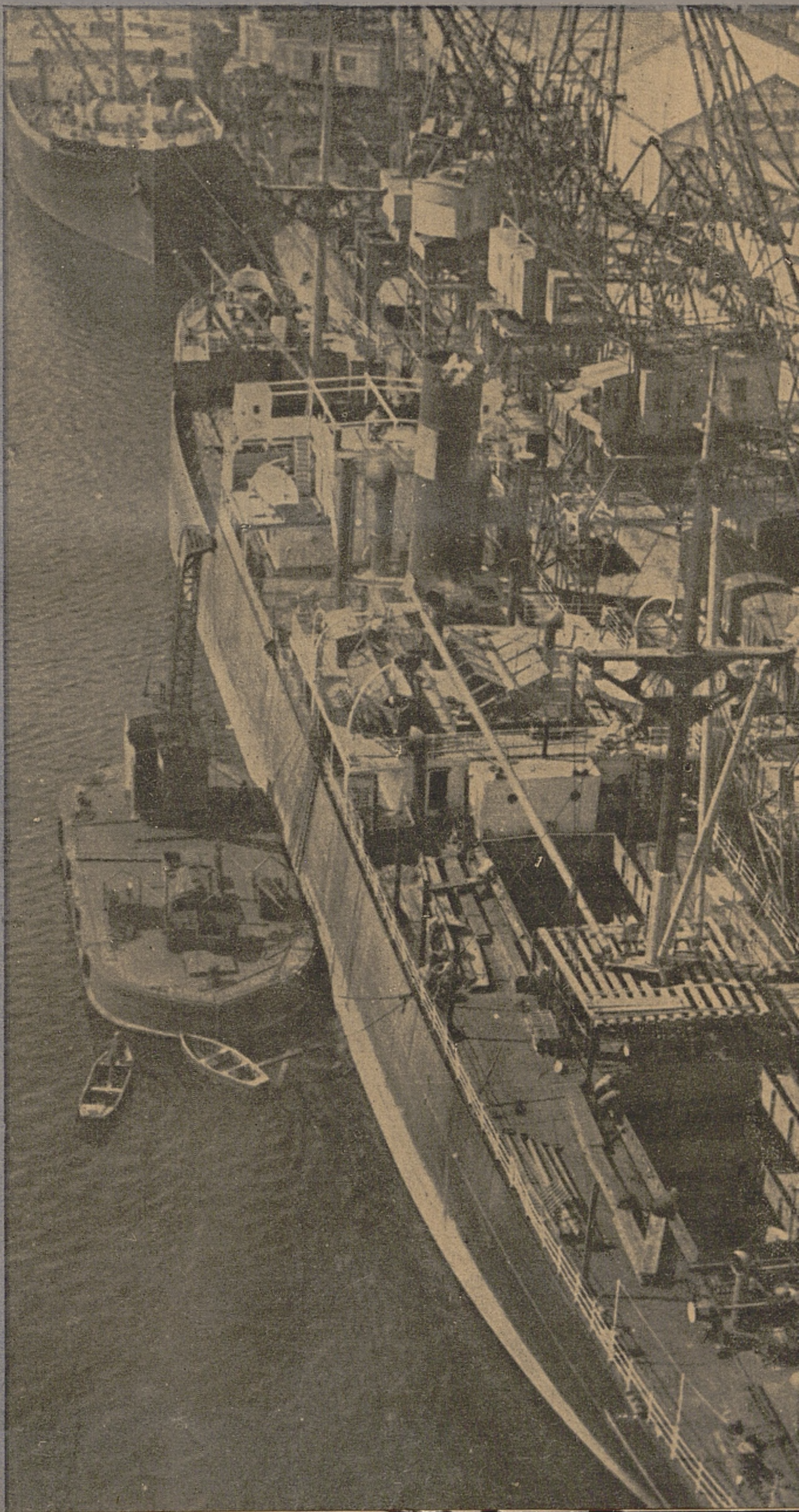
SZKWAŁ



ROK V NR. 4
KWIECIEŃ 1937

Kronika miesięczna

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej na pierwszym swym posiedzeniu po ogłoszeniu deklaracji pułk. Koca, powziął uchwałę, wyrażającą swój stosunek do Obozu Zjednoczenia Narodowego. o treści następującej:

„Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej, która od szeregu już lat zmierza do zjednoczenia w pracy społecznej na rzecz spraw morskich i gospodarczej ekspansji — wszystkich Polaków, bez różnicy poglądów politycznych i społecznych, wita inicjatywę powołania do życia Obozu Zjednoczenia Narodowego, który mobilizować chce wszystkie siły Narodu dla realizacji obronnych haseł Naczelnego Wodza.

Liga Morska i Kolonialna współpracuje już od dawna i współpracować będzie zawsze z wszystkimi czynnikami mającymi obronę Państwa oraz konsolidację społeczeństwa w swym programie, bo głównym Ligi zadaniem jest uświadamianie jak najszerszych mas społeczeństwa polskiego o sprawach obrony morskiej, czynna pomoc Państwu w rozbudowie Marynarki Wojennej oraz współdziałanie w wykorzystaniu morza dla rozwoju gospodarczego Państwa".

* * *

Liczba członków LMK, na skutek wytężonej propagandy komórek organizacyjnych, przekroczyła już cyfrę 500.000 członków.

* * *

Zorganizowana przez Ligę Morską i Kolonialną malarska wystawa morska w Towarzystwie Zachęty Sztuk Pięknych, zakończona została przyznaniem nagród poszczególnym malarzom, ufundowanych przez LMK. Sąd konkursowy w składzie: V-prezes Zarz. Głównego LMK, gen. broni K. Sosnkowski, Stanisław Brzeziński, Tadeusz Cieślewski, Edward Kokoszko i Jan Skotnicki, postanowił przyznać nagrody: I-ą — Michalinie Krzyżanowskiej, dwie II — Marianowi Mokwie i Konradowi Srzednickiemu, trzy III — Aleksandrowi Sołtanowi, Janinie Bobińskiej - Paszkowskiej, Antoniemu Suchankowi.

Dalsze nagrody, jedną w postaci biletu bezpłatnego na wycieczkę morską otrzymał — Tadeusz Cieślewski (syn), a w postaci jednomiesięcznego pobytu nad morzem — Bolesław Surałło - Gajduczeni.

* * *

Rozbudowa polskiej marynarki handlowej. Zamówienie przez Towarzystwo Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A. dwóch nowych jednostek morskich posunie naprzód modernizację tonażu polskiej marynarki handlowej. Statki te wraz z motorowcami „Piłsudski" i „Batory", stanowić będą podwaliny nie tylko wielkiej, ale i technicznie wysoko stojącej polskiej floty handlowej. Nowe motorowce służyć mają do przewozu pasażerów i ładunków na linii południowo-amerykańskiej. Będą to statki, obliczone zarówno na obsługę stale wzrastającej emigracji z Polski do krajów Ameryki Południowej, jak i na przewóz również stale zwiększających się ładunków na tej trasie.

Jeden ze statków zamówiony został w angielskiej stoczni „Swan Hunter and Wigham Richardson Ltd" w Newcastle-on-Tyne, drugi w stoczni duńskiej „Nakskov Skibsvaerft" w Nakskov.

Szybkość statków wynosić ma 17 węzłów. Jest to szybkość niewiele mniejsza niż rozwijana przez motorowce „Piłsudski" i „Batory", tak że podróż do Ameryki Południowej odbywać się będzie w znacznie krótszym czasie niż dotychczas statkami „Kościuszko" czy „Pułaskim". Pojemność nowych jednostek wynosić będzie brutto 11.500 ton. Wymiary następujące: długość około 145 m, szerokość 21 m, wysokość kadłuba ok. 11,2, zanurzenie — ok. 5 m.

Poza tym Żegluga Polska zamówiła również 2 statki motorowe po ca 1000 ton.

Z chwilą wejścia do służby tych 4 statków tonaż floty handlowej powiększy się o około 25.000 ton.

* * *

Współpraca AZM-u z LMK. Realizacja haseł morskich i kolonialnych śród młodzieży akademickiej napotyka na coraz większe zrozumienie i zainteresowanie, co jest niewątpliwie zasługą Akademickiego Związku Morskiego R. P., współpracującego ściśle z Ligą Morską i Kolonialną.

Nowy Zarząd Oddziału Warszawskiego AZM, ukonstytuowany w osobach: Prezes — Wacław Kowalski, członkowie: Antoni Piątkowski, Zygmunt Gorgol, Wanda Wiebo, Marta Jaszczołtówna, — rozpoczął już ożywioną działalność, której wyniki pokrótce podajemy.

W lutym i do połowy marca b. r. zorganizowano trzy koła Szkolne LMK, organizując w nich, oraz wogóle na terenie warszawskich Kół Szkolnych LMK — poranki morskie i prelekcje, wygłaszane przez zespół organizatorów i prelegentów AZM.

Sekcja Kolonialna, po zakończeniu proseminarium kolonialnego, prowadzonego przez p. Z. Dreszera, przystępuje do właściwego seminarium kolonialnego, którego głównym tematem będzie rozpatrywanie finansów i opłacalności kolonij. Sekcja przygotowuje odczyty, które mają być wygłaszane na uczelniach. Prelekcje te mają na celu zorientowanie słuchaczy o możliwościach pracy na terenie kolonialnym.

W dniu 16, 17 i 18 marca zorganizowano Akademicki Apel Kolonialny przy udziale dyr. Lenartowicza, z ramienia Światowego Związku Polaków, pułk. Babeckiego, doradcy sanitarnego przy Rządzie Liberyjskim i p. Z. Dreszera.

Wyłoniony Komitet Akademickiej Wystawy Kolonialnej przygotowuje i przepracowuje tę imprezę na czas najbliższy.

W związku z nadchodzącym sezonem żeglarstwa wodnego, wszystkie Oddziały AZM-u przeprowadzają kursy teoretyczne, które mają na celu przygotowanie uczestników do praktycznego szkolenia na rzekach i jeziorach, a także do obozów morskich.

Ciekawą inowację wprowadził Oddział Wileński AZM-u, urządzając t. zw. „Czwartki dyskusyjne", na których omawia się działalność Oddziału, wygłasza prelekcje z zakresu kolonialnego, handlu morskiego, oraz wspomnienia i reportaże z imprez żeglarskich Akademickiego Związku Morskiego R. P.

* * *

W dniu 25 lutego r. b. w auli Wolnej Wszechnicy Polskiej w Warszawie odbyło się Walne Zebranie Zrzeszenia Studentów Studium Migracyjno-Kolonialnego.

Po otwarciu Walnego Zebrania, chwilą milczenia młodzież uczciła pamięć ś. p. gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, nieodżałowanego Pioniera polskich spraw morskich i kolonialnych, Prezesa Zarządu Głównego LMK.

W czasie obrad omówiono wytyczne dalszej działalności Zrzeszenia, po czym przez aklamację uchwalono wysłanie do p. ministra spraw zagranicznych, Józefa Becka, depeszy następującej treści:

„Walne Zebranie Studentów Studium Migracyjno-Kolonialnego W. W. P. przesyła Ci, Panie ministrze, wyrazy głębokiego szacunku i wdzięczności za tak skuteczne gruntowanie wielkomocarstwowego stanowiska Polski wśród narodów świata, za wysunięcie na terenie międzynarodowym sprawy przyznania odpowiednich terenów dla polskiej ekspansji ludnościowej i gospodarczej w świecie.

Kierując się w pracy naszej wskazaniami Wielkiego Budowniczego Polski, przyrzekamy i deklarujemy wierność tym wskazaniom, które, realizowane na odcinku pracy polskiej służby zagranicznej, prowadzą nas do Wielkiej Polski".

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr. 4 KWIECIEŃ 1937

Morze jest gorzkie

Między słowami, w których morze pieni się zachwytem i uskrzydlone jest w roje białych żagli, przeciskają się ostatnio słowa napęczniałe goryczą. Słuszne czy niesłuszne. Nie o to chodzi. Są one jednak dowodem, że w rozpędzie morskiego żywota — wiele spraw nie zostało jeszcze rozwiązanych w sposób należyty.

Fakt ten nie może nikogo obwiniać, bo każdej wielkiej akcji, w jej organicznym rozwoju, towarzyszy zawsze szereg zjawisk zdawałoby się pomniejszych przez ich embrionalny jeszcze stan, lecz niemniej ważnych.

Rozgoryczone głosy, jakie przedostają się z morza do świadomości człowieka z lądu, pochodzą jednak od ludzi, którzy tylko przez koniunkturę lub przypadek znaleźli się na statku.

Potwierdza to jednak konieczność zwrócenia baczniejszej uwagi na ludzi idących na morze i stosowanie odpowiedniej selekcji, o której w poprzednim numerze wspomniał już dr. Józef Borownik, dyrektor Instytutu Bałtyckiego.

Morze jest terenem pracy ludzi silnych, nie załamujących się wskutek grożącego im reumatyzmu — czy z innych dla prawdziwego marynarza mało ważnych przyczyn. Dla słabych nie ma tam miejsca. Już sama istota morza wymaga wiecznej czujności, skupienia nieustannego, bo, jak mówi J. Conrad: „Obietnica, którą ono wiecznie nęci, jest bardzo wielka, ale jedyny sekret owładnięcia nim — to siła zazdrosna, czujna siła człowieka, który strzeże wnętrz swych bram skarbu pożądanego przez innych".

Wierzę w wielką mądrość marynarską tego „człowieka od masztów i żagli", i dlatego sądzę, że wszelkie projekty dalszego rozwoju na morzu oparte być winny nie tylko na zainteresowaniu kapitału interesami handlu morskiego, na rozbudowie floty handlowej, lecz przede wszystkim na należytym sharmonizowaniu tych wszystkich elementów, które mają do pracy morskiej tak na statkach jak w porcie i na lądzie — przygotować człowieka.

Zagadnienie następców w pracy na morzu jest zresztą częścią ogólnej sytuacji młodzieżowej w Polsce, z tą jedynie różnicą, że odcina się ono bardziej mocnymi akcentami, że odsłania dużo możliwości dla ludzi młodych, przedsiębiorczych, znakomicie do pracy morskiej przygotownaych.

To, co w pojęciu ogólnym nazywa się „niewykorzystanym gdyńskim terenem" — w rzeczywistości wyrasta już zupełnie realnymi placówkami pracy, stającymi się w chwili obecnej — drogowskazem dla następców. Posiadają bowiem w swej historii znojny okres dźwigania się do życia.

Gdy w ubiegłym roku w artykule p. t. „Sprawy gdyńskie" poruszyłem to zagadnienie, — zresztą w sposób ogólny — do redakcji wpłynęło moc listów z zapytaniami od młodych ludzi: „jakie są wolne posady w Gdyni".

Listy te, pochodzące zresztą od ludzi na gdyński teren pracy nie przygotowanych, nie dowodziły bynajmniej ich zainteresowań morskich. Sugerowało ich tylko słowo — „posada".

A przecież każda z tych gdyńskich placówek pracy wymaga, obok odpowiedniego przygotowania teoretycznego — praktyki, a nawet w niektórych specjalnościach zawodowych — wyłącznie praktyki.

Istnieje np. na terenie portu, w magazynach składowych bawełny — zawód typera. Jest to specjalista, określający gatunki i rodzaje importowanej bawełny. Próbki bawełny, przez niego wysortowanej, stają się podstawą późniejszej ceny, ustalanej na giełdzie. W Gdyni nie ma typerów Polaków, właśnie dzięki temu, że zawód ten wymaga niezwykłego doświadczenia. Polacy dopiero praktykują.

Pomijając cały szereg przeróżnych gałęzi pracy portowej, gdzie młody przedsiębiorczy człowiek znaleźć może odpowiedni teren pracy, wystarczy wymienić choćby firmy, biorące udział w transporcie morskim: firmy maklerskie, armatorskie, spedytorskie. Każda z nich rozgałęzia się na szereg ogniw organizacyjnych, na szereg agencyj w całym kraju.

Godnym zwrócenia uwagi jest choćby t.zw. shipchandlerka — dostawa różnych towarów

na statki. Ten rodzaj handlu portowego, mimo, iż ma już swą pozycję w Gdyni, jest raczej w fazie początkowej. W innym miejscu tego numeru podana jest bliższa charakterystyka shipchandlerki. Na marginesie tego artykułu warto jedynie podkreślić, że shipchandlerka — to teren dla polskiego kapitału i młodej przedsiębiorczości.

W porcie gdyńskim leży poza tym zaniedbana sprawa przemysłu. Istniejący dotąd w zalążku przemysł portowy nie wywiera żadnego wpływu na charakter portu, który wskutek tego jest raczej portem przeładunkowym.

Nie sposób wymienić tutaj tego niezliczonego szeregu — nie „posad", bo to pojęcie stało się obecnie synonimem ślamazarności i niezaradności młodego pokolenia, lecz placówek pracy, które należy zdobywać. Można wyliczać te możliwości długo, można układać je w kolumny, mnożyć w nieskończony szereg. Właściwość tych możliwości wynika zresztą z istoty samego portu, gdzie ogniskują się linie kontaktu ziemi i morza, zgęszczające się tu liczną siecią.

To wszystko może stać się udziałem pracy młodych, ale nie zgorzkniałych bezrobotnych, poszukujących posad, nie paniczyków i mamunisynków, tylko ludzi przygotowanych fachowo do pracy na poszczególnych odcinkach tego życia, świadomych swej roli nie tylko w osiąganiu sukcesów osobistych, lecz także w gruntowaniu trwałych zdobyczy polskiej pracy na morzu.

Pierwsze zdobycze, osiągnięte przez młodych, już istnieją. Wystarczy bowiem rozejrzeć się po Gdyni — by zobaczyć prawie we wszystkich firmach morskich, na terenie miasta i portu, przeważający element młodych.

Są to najczęściej absolwenci wyższych uczelni handlu morskiego zagranicą lub nawet krajowych, lecz posiadający uzupełniające studia z zakresu swej specjalności, której niestety w uczelni krajowej zdobyć nie mogli. A wielu z pośród nich — to absolwenci Szkoły Morskiej, którzy w ostatniej dyskusji zaliczeni zostali również do rzędu tych, co to porzucili statki i zostali na lądzie, dzięki czemu wychowanie ich w Szkole Morskiej minęło się z właściwym celem. Właśnie dobrze się stało, że ci najbardziej do tego powołani — wychowankowie Szkoły Morskiej, stanęli do pracy na poszczególnych placówkach budującego się, nowego życia gdyńskiego.

Ich przygotowanie do pracy morskiej rzecz oczywista przewyższa różnych wykształconych ekonomistów, czy prawników o dużym nawet kapitale teoretycznej wiedzy, lecz nie znających morza i jego odrębnych cech, nie mających tyle morskiego doświadczenia. Bo wprzęgnąć morze w krąg swych spraw zdolny jest tylko człowiek znający jego zmienny i wiecznie ruchliwy charakter.

Patrzyłem wielokrotnie na pracę tych ludzi w biurach firm portowych i na pokładach statków — przy klekocie wind okrętowych. Prowadziłem długie rozmowy na przeróżne tematy. Z podpatrzonych fragmentów tej pracy coraz wyraziściej zarysowywała się w mej świadomości — zupełnie nowa, odmienna sylwetka młodego pracownika gdyńskiego. Ba, nawet widziałem tych ludzi w ogniu gorących dyskusyj. Istnieje bowiem w Gdyni Kolegium Ekonomistów Morskich, które gromadzi wielu młodych pracowników poszczególnych placówek, celem wzajemnego dokształcania się.

Na zebrania Kolegium przychodzą ludzie z przeróżnych branż portowych, by drogą wymiany zdań, wymiany poglądów uzupełniać w ten sposób zasób wiadomości o poszczególnych gałęziach pracy.

Ile tam słów gorących, przemyślanych, pełnym doświadczeniem kolejnych dni pracy — pada podczas dyskusyj, jak głęboką troską przepojony jest każdy nowy projekt, każda nowa myśl.

Ale proporcjonalnie do potrzeb gdyńskiego życia, do wzrastającej prężności gospodarczej kraju — jest to zaledwie mała grupa. Gdynia i cały odcinek pracy morskiej — czeka na dalsze zastępy młodej przedsiębiorczości.

W powszechnym powikłaniu teraźniejszości młodzieżowej trudno się często, niestety, dopatrzyć tych cech, a jednocześnie sprawy ważne nabierają często cech dziecinnej zabawki w ciuciubabkę. Bo gdy młodzież akademicka awanturuje się na uczelniach z powodu Żydów, siadających w audytoriach po prawej stronie — to tymczasem ciż sami Żydzi wykazują na gdyńskim terenie znacznie więcej ruchliwości i przedsiębiorczości, niż ci nacjonaliści.

A czas już rozpocząć systematycznie krok za krokiem realizowanie planu wychowawczego młodzieży, dostosowanego do potrzeb teraźniejszości życia, a obejmującego jednocześnie całe dorastające pokolenie, poczynając od tych, będących na poziomie szkoły powszechnej, a kończąc na środowisku akademickim.

„Morze w sprawiedliwości swej i wzgardliwym miłosierdziu daje ludziom przywilej niespoczywania". Nie jest również czułe na pochlebstwa i zachwyty. Można je zwyciężać tylko przez nieustępliwą i systematyczną pracę. Stara gadka kaszubska mówi, że „nie tego morze, kto je posolił, chyba że sól ta z jego potu pochodzi". I dlatego radość, jaką człowiek na morzu mocen jest osiągnąć, ma swe źródło w goryczy trudu.

Tak. Bo morze jest gorzkie.

Stanisław Zadrożny

Człowiek morza

Dotychczasowy rozwój floty handlowej — to powszechnie znane fakty i liczby. I nie potrzeba uzasadniać, że każdy milion, włożony w kupno statków, rozbudowę sieci komunikacji, w pierwszym rzędzie przez uspławnienie Wisły i stworzenie sieci kanałów przyniesie nie tylko bezpośrednie korzyści w postaci dochodu za frachty i zwiększenia zatrudnienia, lecz przede wszystkim da nam nowe zdobycze gospodarcze na rynkach międzynarodowych, zwiększy możliwości eksportowe, a co za tym idzie, pobudzi całe życie gospodarcze, w pierwszym rzędzie rolnictwo, a w ślad za tym przemysł.

Nasz stan posiadania na morzu stworzony został, należy to sobie uświadomić, nie tylko jako rezultat prężności gospodarczej, lecz przede wszystkim jako świadoma i celowa akcja państwa, będąca wynikiem programu i polityki administracji morskiej. Inicjatywa prywatna na tym odcinku życia gospodarczego prawie wcale nie zaznaczyła się, z wyjątkiem pomyślnego, aczkolwiek słabego liczebnie trampingu węglowego — Polskarob. Rezultaty, osiągnięte w 10-leciu 1927—1937, zamykają pierwszy etap uniezależniania się Polski od obcych na morzu. Obecnie stoi przed nami nowy okres akcji morskiej, którego charakterystyką powinna być nie tylko rozbudowa tonażu i tworzenie nowych połączeń żeglugowych, lecz w pierwszym rzędzie umocnienie osiągniętych wartości. Do morskiej akcji gospodarczej musi zostać wciągnięte całe społeczeństwo przez przebudowę psychiki społecznej i zmianę nastawienia do spraw morskich, w kierunku od sentymentalno - patriotycznego do zwykłego współżycia z morzem i życia z morza. Musimy nauczyć się nie tylko umierać dla morza, lecz żyć i umierać na morzu. To nie jest zwrot retoryczny, lecz wymóg twardej konieczności życiowej, niezbędny dla utrzymania dotychczasowego dorobku i dalszego opanowania morza, które jest jedyną funkcją prawdziwej niezależności politycznej i gospodarczej narodu.

Wymaga to stworzenia typu „ludzi morza" — takich, dla których morze byłoby celem samo w sobie, wyłącznym dostawcą środków do życia, jedynym warsztatem pracy; ludzi, którzy czuliby się związani z morzem tak ściśle, jak związany jest górnik z kopalnią, a chłop z ziemią. Człowiek morza powinien rodzić się na morzu, chleb swój wydobywać z morza i na morzu umierać — powinien być „pracownikiem morza". „Wyrobnicy morza", których zagnało tam bezrobocie, lub romantyczna żądza przygód, a dla których praca na morzu jest źródłem rozczarowań i udręki, którzy przy kole sterniczym, czy na „oku" statku, marzą o zaciszu na lądzie, muszą się cofnąć, aby dać miejsce tym, których nie zrażą trudne i ciężkie warunki egzystencji marynarza czy rybaka.

Weźmy za przykład marynarza Norwega. W niego miłości do morza nie potrzeba wpajać: niemal ujrzał na morzu światło dzienne; morze w swej dobroci wykarmiło jego ojca i dziada, w swym gniewie pochłonęło wielu z jego rodu, ono na obu półkulach jednakowo i niezmiennie kołysze go do snu; morze niesie jego bark czy szkuner w wędrówce za chlebem powszednim w dalekie okolice Arktydy i Antarktydy, tak, jak niosło śmigłe łodzie jego praojców-wikingów za zdobyczą na słoneczne wody Sycylii i bogate ziemie Bizancjum. Norweg na luksusowym statku pasażerskim, czy na brudnym węglowcu, na wielorybniku, na dalekich wodach podbiegunowych, czy na łodzi lofotckiej w pogoni za ławicami śledzi, nigdy nie czuje się nieszczęśliwym i zniechęconym, podobnie jak nie czuje się nieszczęśliwym chłop polski, orząc swe pole w zimny dzień jesienny, lub kosząc w spiekocie lipcowej. Taki marynarz jest zrośnięty ze statkiem i zżyty z morzem tak, że życie na lądzie nie ma dlań uroku, a przeciwnie, uważa je za ciężkie i trudne do zniesienia. Starzy, spracowani marynarze, prawdziwe „wilki morskie", gdy już stargane pracą i walką z żywiołem siły nie pozwalają im pływać — siedzą na „biczu" spoglądając z tęsknotą na morze, gdzie upłynęło im życie i czekają niecierpliwie przyjścia każdego najbliższego statku, aby choć na kilka godzin wejść na statek, poczuć pod nogami jego chybotliwy pokład, usłyszeć skrzyp wind, łańcuchów i wskrzesić dawne wspomnienia. Taki stosunek człowieka do morza nie może naturalnie wytworzyć się w ciągu lat kilkunastu w społeczeństwie lądowym, jakim są Polacy i wymaga długich pokoleń marynarzy i gry atawizmu. Tam, gdzie kapitan statku zaczyna służbę morską nie w wyzłoconym mundurze szkolnym, lecz w celtach chłopca okrętowego, gdzie w swym życiu przechodzi przez wszystkie szczeble kariery marynarskiej, aż do najbardziej godnego zazdrości i szacunku w tym kraju stanowiska kapitana i armatora; tam, gdzie armatorami są nie tylko potentaci finansowi, lecz znaczna część społeczeństwa; gdzie majątek mierzy się nie na morgi, lecz na tony, tam tylko powstaje prawdziwy typ „ludzi morza". To też Norweg jest zawsze pogodny i zadowolony, nie zniechęca go długie pływanie, ani łamie trud pracy na morzu. Taki



Fot. W. Gorski — Pierwszy raz przy sterze

jest również marynarz angielski, duński, szwedzki czy niemiecki. Marynarz w każdym społeczeństwie, które ma morze we krwi — społeczeństwie, które zdobywa chleb z morza i umie ocenić niezależność, którą ono daje.

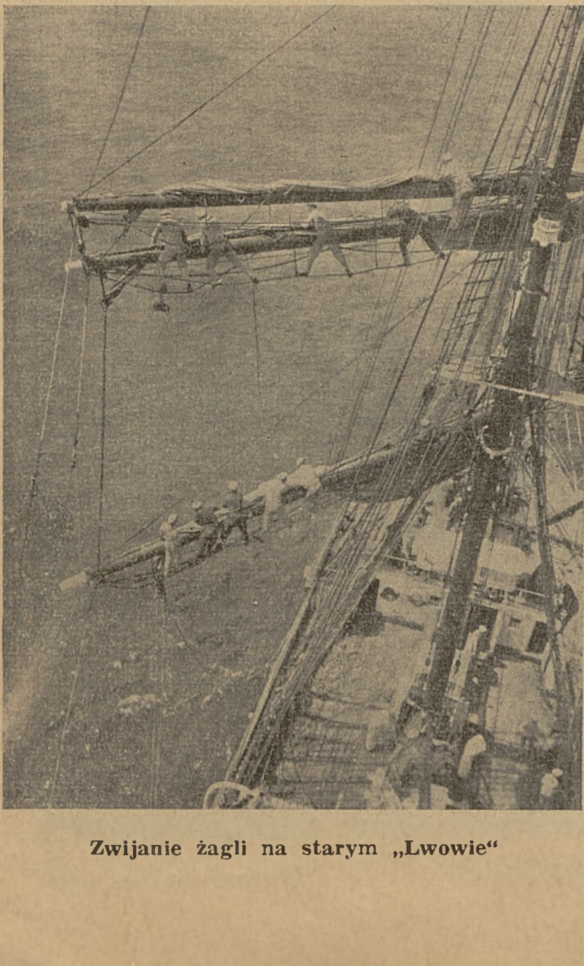
Powinniśmy iść śladami tych narodów i czerpać z ich wzorów i doświadczenia, aby jak najprędzej wytworzyć kadry „ludzi morza" — nie tylko obytych z morzem i umiejących pracować na morzu, lecz takich, którzy by nie rozumieli innej pracy, których by ląd nie nęcił, którzy by na stałe związali swą egzystencję z morzem. Proces zrastania się narodu z morzem nie przychodzi łatwo ani prędko, dlatego wskazaniem narodowym powinno być wysyłanie na morze ludzi odpowiednich, aby nie tworzyć uciekinierów na ląd, ani wiecznych malkontentów, zgorzkniałych i złamanych po kilku latach pracy na morzu. Praca marynarza jest trudna i ciężka, a głównie swymi warunkami zupełnie różna od pracy na lądzie. Jeżeli chłop lub robotnik z lądu z trudem tylko przyzwyczajają się do niej, to o ile trudniej jest wytrwać w niej inteligentowi — synowi lekarza, inżyniera, urzędnika. Wyrwani z łagodnych warunków życia lądowego w większości nie wytrzymują ciężarów pracy na statkach i specyficznych warunków życia na morzu: długich rejsów, krótkich postojów w portach, braku życia rodzinnego, rozrywek i przyjemności lądowych — i w rezultacie wracają na ląd.

Gorzej jeszcze, gdy tacy muszą pozostać, nie mogąc zmienić zawodu — po kilku latach pracy wyczerpani psychicznie i fizycznie, nie mogąc przezwyciężyć w sobie lądowej psychiki, stają się malkontentami. Ta kategoria ludzi jest niepożądana, nie tylko sieje zamęt i dezorganizuje marynarkę, lecz głównie szkodliwa jest jako psychiczny ferment w społeczeństwie, opóźniający proces jego zrastania się z morzem — przeobrażania psychiki z lądowej na morską.

Tu trzeba powiedzieć sobie śmiało, że wina leży nie tylko w nich, lecz głównie w naszym usposobieniu „szczurów lądowych" i po stronie tych, którzy ich zbyt pochopnie i entuzjastycznie wysyłają na morze: rodzicach, opiekunach, wychowawcach, oraz w dotychczasowym naszym położeniu, które zmuszało do wysyłania na ten odcinek walki o dobrobyt Polski elementu być może kruchego i nie wytrzymałego na trudy fizyczne i ciężkie warunki pracy, lecz zato takiego, który dawał największą pewność — elementu entuzjastycznego, patriotycznego i najbardziej inteligentnego. Młodzież inteligencka, ta sama, która w 1918—20 roku prosto z ław szkolnych zaciągała się pod sztandary pułkowe, przechylając szalę zwycięstwa na stronę Polski, z chwilą tworzenia marynarki handlowej stanęła również pod banderą morską, przyczyniając się do wytknięcia pierwszych szlaków Polski na morzu. Dziś, gdy już pierwszy etap pracy — wejście na morze — został osiągnięty, byłoby rzeczą szkodliwą zarówno dla interesów marynarki handlowej, jak i dla społeczeństwa wysyłać na morze ludzi bez należytego doboru i selekcji. Okres pospolitego ruszenia morskiego został zakończony, a powinien nastąpić okres celowego i rozważnego doboru i szkolenia kadr morskich, aby tempo pracy i dalszego rozwoju naszego stanu posiadania na morzu nie zostało osłabione. Musi być teraz stosowana zasada: odpowiedni ludzie na odpowiednich odcinkach pracy gospodarczej. Tego wymaga zarówno dobro młodzieży, stającej przed wyborem kariery, jak i należycie pojęty interes marynarki handlowej i dobro Państwa.

Praca na morzu jest ciężka, tym nie mniej daje dużo zadowolenia i nie powinna być inaczej traktowana, niż praca na lądzie i nie może z tytułu swych specjalnych warunków pociągać specjalnych honorów i bonusów. Tak jest na całym świecie i nie powinno być inaczej w Polsce. Trzeba uświadomić społeczeństwo, że służba w marynarce handlowej nie jest łatwa, a praca na statku parowym czy motorowcu została obdarta nawet z tych uroków romantyzmu, jakie dawało dawniej pływanie na żaglowcach. Czasy bohaterów Kiplinga i Conrada minęły bezpowrotnie. Statek węglowy na szarym i zimnym Bałtyku lub na mglistych i burzliwych wodach morza Północnego daje pracę — chleb powszedni, może nawet dać odpowiednio dobranym ludziom zadowolenie, ale daje również trud i niewygody, do jakich normalnie inteligent nie jest przyzwyczajony. Te rzeczy powinny być wyraźnie oświetlone i objektywnie podane do wiadomości tych, którzy bądź wywierają wpływ, bądź sami zamierzają poświęcić się karierze morskiej, aby nie było rozczarowań, złamanych egzystencyj, ucieczki na ląd i malkontentów. Do żeglugi morskiej należy kierować ludzi, którzy zdołają wytrzymać tempo i warunki pracy na morzu, którzy nie będą tęsknić za ciepłymi pantoflami i poobiednią drzemką, ani do codziennej „pół czarnej" w miłym gronie w cukierni. Ludzie, którzy pójdą na morze, muszą zżyć się z nim, stać się „ludźmi morza" z krwi i kości, aby do dóbr duchowych narodu dodać zaczyn psychiki żeglarskiej, wymodelować typ polskiego marynarza, który będzie silnie trzymał w dłoni ster Polski na morzu.

W. J. L.



Zwijanie żagli na starym „Lwowie"

NASI SĄSIEDZI NA BAŁTYKU

Zapora na Niemnie

Pierwszy siew niepodległości, rzucony w r. 1917 rękoma twórców litewskiej „taryby" na ziemiach t. zw. „Ober - Ostu", nie padł na grunt nieprzygotowany. Na terytorium mianowicie dawnego Wielkiego Księstwa Litewskiego w czasach zaborczych dokonywało się zwolna rozszczepienie różnych, a nie stopionych nigdy w jednolitą całość żywiołów. Wyższe warstwy społeczne, mówiące i czujące po polsku, składały zarówno w dobie konstytucji majowej jak i później, w czasach powstań listopadowego i styczniowego dowody, iż przechowują w niewygasłej pamięci testamentowy nakaz Zygmunta Augusta: „aby wszyscy obywatele, tak koronni, jako i W. X. Litewskiego... byli jedną nierozerwalną Rzplitą". Współcześnie przecież — a ściślej mówiąc, po powstaniu styczniowym — świadomość narodowa budzić się poczynała w włościaństwie litewskim i żmudzkim, które w unii z Polską wskutek ówczesnych warunków społecznych nie uczestniczyło.

Owo narodowe uświadomienie chłopów litewskich i żmudzkich, tych samych, których dziadowie i ojcowie stawali jeszcze tak licznie w szeregach obrońców konstytucji majowej, dokonywało się niewątpliwie nie bez wpływów postronnych. Pamiętamy przecież, jakie uczucia żywili dla polskości kształceni w Petersburgu księża i nauczyciele litewscy, a dostateczne światło na rolę Rosji w tym kierunku rzuca jeden z poufnych memoriałów gubernatora suwalskiego, którego oryginał zachował się w archiwum warszawskim, a gdzie mowa, iż „ruch litewski, poprowadzony w pożądanym dla rządu (rosyjskiego) kierunku, może się stać nader użytecznym narzędziem jako przeciwwaga czysto polskim pożądaniom i agitacjom". Niezależnie od wpływów rosyjskich podsycano również akcję litewską z terenu pruskiego, skąd jednocześnie szły do Petersburga „przyjacielskie" ostrzeżenia przed „polskimi szwindlami", jakim by jedynie represje na wzór poznańskich mogły zapobiegać.

Na tak więc urobionym gruncie powstała z niemieckiej inicjatywy rada krajowa litewska, znana ogólnie pod nazwą „taryby", pierwsza, czysto papierowa narazie władza przyszłej republiki, której członkowie w dniu 16 lutego 1918 r. proklamowali niepodległość Litwy. Nie stało się to bez wewnętrznych tarć, w których wyniku ustąpili przejściowo z łona taryby Stanisław Narutowicz (brat pierwszego Prezydenta Rzplitej i jedyny w tej instytucji Polak) oraz Litwini Birżyszka, Kairys i Wiłejszys. Byli oni przeciwnikami pierwotnego tekstu deklaracji o niepodległości, tchnącej niewątpliwą uległością wobec Niemiec, za którą oddał swój głos m. inn. i obecny prezydent litewski, Smetona. Bowiem już aktem z grudnia 1917, przywracała taryba samodzielne państwo litewskie ze stolicą w Wilnie, zrywając wszelkie węzły państwowe, jakie istniały między nim a innymi narodami, oraz wypowiadając się za „wieczystym, ścisłym stosunkiem związkowym Litwy z cesarstwem niemieckim".

Drugim ważnym aktem państwowym w dziejach współczesnej Litwy był traktat sowiecko-litewski z lipca 1920 r., mocą którego Związek sowiecki uznawał republikę litewską — ze stolicą w Wilnie — za spadkobierczynię ziem, jakie w przeszłości należały do Polski. Jak wiemy, wbrew uchwałom taryby i wbrew traktatowi temu z terytorium dawnego Wielkiego Księstwa Litewskiego przypadła obecnej republice litewskiej część zachodnia tylko, a więc etnograficzna Żmudź i Litwa ze znaczną zresztą mniejszością polską; część wschodnia, o zaludnieniu w większości polskim i białoruskim, z woli ludności wcielona została do Rzeczypospolitej. Podziału tego nie uznaje, jak dotąd, republika litewska i nie przestaje uważać zarówno województwa wileńskiego jak i skrawków sąsiednich województw za „terytorium okupowane", nie utrzymując żadnych stosunków, ani politycznych, ani gospodarczych z Polską mimo, iż reprezentujący Litwę w Genewie w grudniu r. 1928 p. Waldemaras na pytanie Marszałka Piłsudskiego nie odważył się przyznać, by Litwa uważać się chciała za pozostającą w stanie zatargu zbrojnego z Polską.

Rzecz prosta, wojna Litwy z Polską z uwagi na dysproporcję sił byłaby nie do pomyślenia. Niemniej, od pierwszych chwil powstania frontu rewizjonistycznego, jaki zrodził się jako przeciwwaga po traktacie wersalskim, a jaki znalazł wyraz swój w traktacie sowiecko-niemieckim, podpisanym w Rapallo, w obrębie frontu tego znalazła się republika litewska, wysuwająca sprawę rewizji granic swych z Polską i, jak przypuszczać można, pokładająca nadzieje w dwóch potężnych mocarstwach, iż te, przeprowadzając jakiś bliżej nieokreślony, ponowny rozbiór Polski, zgodziłyby się na utworzenie państwa buforowego, obejmującego ziemię kowieńską i wileńską.

Polityka ta, wybitnie koniunkturalna, a nie oparta na jedynie trwałych przesłankach strukturalnych, nie mogła nie zawieść z chwilą, gdy państwo polskie przestało być uważane za „Saisonsstaat" i gdy z jednej strony Związek sowiecki podpisał z Polską pakt o nieagresji, z drugiej zaś, gdy stosunki polsko-niemieckie unormowane zostały aktem z r. 1934, a wreszcie gdy dawna, zawarta w Rapallo przyjaźń niemiecko-sowiecka ustąpiła miejsca ostrej kampanii przeciwkomunistycznej Trzeciej Rzeszy. Od tej chwili dostrzegamy też w urzędowej polityce litewskiej chwiejność i niepewność posunięć, niekiedy zaś coś, co mogłoby być brane za próby nawiązania stosunków sąsiedzkich z Polską, próby zresztą przekreślane niezwłocznie upartym cofaniem się na zajęte od pierwszych chwil stanowisko, iż o stosunkach polsko-litewskich mowy być nie może dopóty, dopóki Polska nie odda „okupowanej" przez się Wileńszczyzny.

Podobna chwiejność występuje i w innych również posunięciach polityki litewskiej. Jak wiemy, w styczniu r. 1923 opanowali Litwini zbrojnie terytorium Kłajpedy, odstąpione przez Niemcy mocą traktatu wersalskiego wielkim mocarstwom. Pucz litewski w Kłajpedzie zalegalizowany został już w następnym miesiącu przez działającą jako organ państw ententy konferencję ambasadorów, w miesiąc po tym zaś taż sama konferencja ambasadorów uznała uchwałę sejmu Litwy Środkowej, wcielającą ziemię wileńską do Rzeczypospolitej. Tym sposobem stała się Kłajpeda niejako objektem kompensacyjnym, jaki wynagrodzić miał republice litewskiej jej niezasadnione zresztą roszczenia do Wileńszczyzny.

Znamiennym niewątpliwie szczegółem będzie fakt, że zajęcie Kłajpedy przez Litwę niemiecka opinia publiczna przyjęła bez gniewu, a bodaj z pewnym zadowoleniem. Przypuszczać można, że takie rozwiązanie wydało się Niemcom bardziej pożądane, niżeli ukonstytuowanie Kłajpedy na wzór wolnego miasta Gdańska, nie sądzono bowiem — jak mniemać trzeba — w Rzeszy, by Litwa przeprowadzić mogła na terenie kłajpedzkim stanowczą i konsekwentną akcję litwinizacyjną; przeciwnie, z objęciem Kłajpedy przez słabe państwo litewskie wiązać można było nadzieje, iż w przyszłości łatwiej będzie odzyskać w tych warunkach utracone terytorium, niż gdyby depozytariuszem być miały wielkie mocarstwa.

Jeśli takie czy podobne mogły być na tle sprawy kłajpedzkiej rachuby polityczne na przyszłość, szczegółem niewątpliwym będzie gruntowna germaniza-

cja tego żmudzkiego pierwotnie terytorium etnicznego. Ujście Niemna, dobrowolnie oddane krzyżakom przez Mendoga w XIII w., zbyt długo pozostawało pod rządami naprzód zakonu, a potem państwa pruskiego, by ugruntowaną tam nawet śród mówiących po litewsku włościan kulturę i ideologię prusko-niemiecką zwalczać mogło skutecznie państwo o niedawno zaledwie rozbudzonym uświadomieniu narodowym i niewątpliwie niższym poziomie kulturalnym. Rządy gubernatora kowieńskiego Nawakasa, jakie trwały w Kłajpedzie od jesieni r. 1934 przez półtorarocze mniej więcej, były zresztą tego niewątpliwym dowodem. Wykazały one wraz z szumnie zapowiadanym, a później skwapliwie zlikwidowanym kowieńskim procesem przeciw Niemcom kłajpedzkim, iż Litwa, przerzuciwszy się nerwowo do frontu sowiecko-francuskiego i pod wpływem tych dwu państw pragnąca stosować politykę mocnej ręki wobec Kłajpedy — pozycji tej trwale zająć nie zdołała i znów gotowa jest wrócić do bliskich stosunków z Rzeszą.

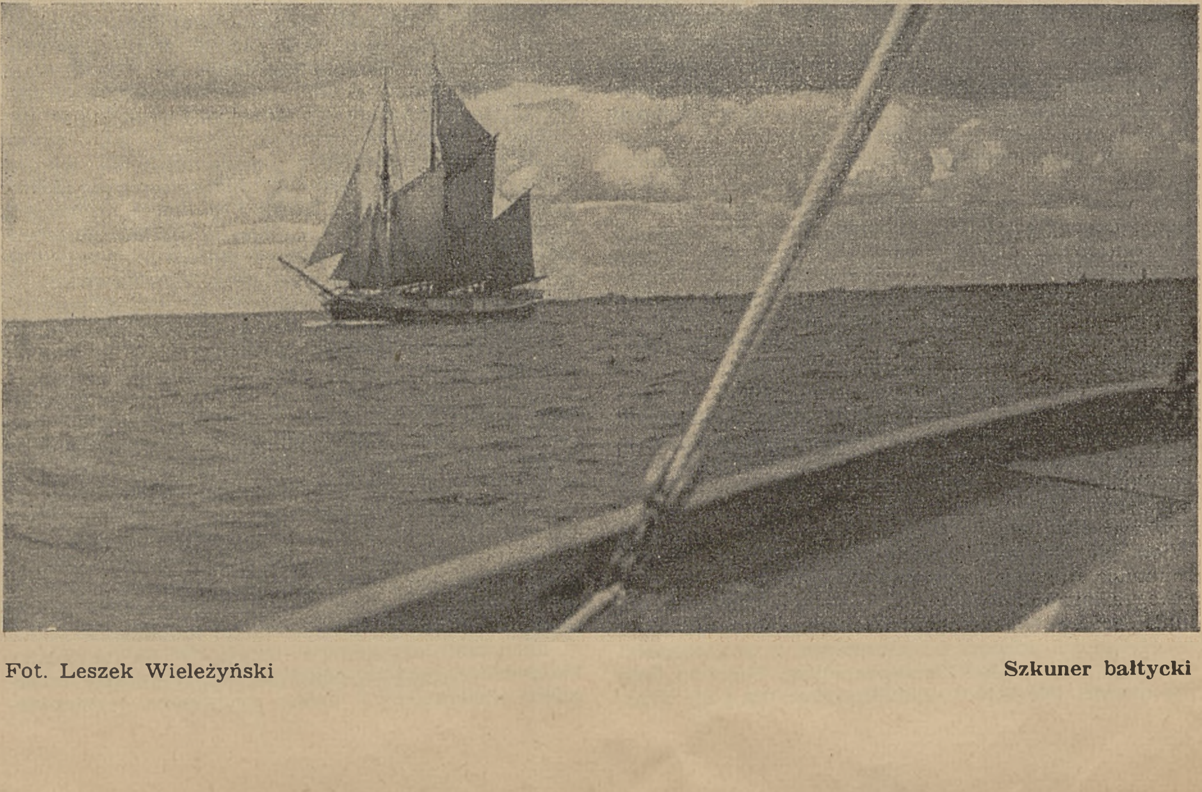
Stosunki wreszcie Litwy z Estonią i Łotwą wykazują, iż państwo, które politykę swą opiera nie na przesłankach strukturalnych, lecz na chwiejnych i zawodnych zawsze — koniunkturalnych, w rzetelnych, trwałych sojuszach uczestniczyć nie może. W Rydze w r. 1929 podpisany został, jak wiemy, przez Estonię, Litwę i Łotwę traktat porozumienia i współpracy. Już w rok po podpisaniu tego traktatu estoński minister spraw zagranicznych, Seljamaa wyraził się, iż „współpracy państw bałtyckich przeszkadza to, że Litwa ma nierozstrzygnięte kwestie sporne z Polską". Obecnie, gdy utrzymywanie przez Litwę nadal anormalnego stosunku z Polską i coraz jaskrawsze prześladowanie mniejszości polskiej na Litwie zmusiło polskiego ministra spraw zagranicznych do „cofnięcia kredytu politycznego", udzielanego Litwie przez Rzplitą przez lat kilkanaście — w prasie zarówno łotewskiej jak i estońskiej pojawiają się głosy krytyczne, a jeden z dzienników fińskich stwierdza wręcz, że „polityka litewska zadaje poważny cios stabilizacji politycznej Wschodu europejskiego i osłabia ententę estońsko-łotewsko-litewską".

Takie więc, jak dotychczas, daje wyniki polityka urzędowych czynników republiki litewskiej, polityka, która od pierwszych chwil wyszła z błędnego założenia, jakoby największą krzywdę dziejową wyrządzić miała Litwie jej unia z Polską, której akcja polonizacyjna przesunęła jakoby wschodnią granicę litewskiego terenu etnograficznego na zachód od stolicy Wielkiego Księstwa Litewskiego. Jest to błąd jeśli nie fałsz historyczny. Jeszcze znacznie przed unią z Polską księstwo litewskie, podbiwszy ziemie ruskie, przejmowało ich kulturę, a nawet język piśmienny ruski uczyniło językiem urzędowym wielkoksiążęcego dworu. Jaki był przy tym stosunek książąt litewskich do ziem rdzennie-litewskich, wskazują na to takie przykłady, jak dobrowolne oddanie zakonowi Kłajpedy w w. XIII przez Mendoga lub zrzeczenie się Żmudzi na rzecz tegoż zakonu przez czczonego na Litwie dzisiejszej bohatera narodowego, Witolda, który dzięki temu zrzeczeniu się mógł skąpać konia swego w falach Czarnego morza.

Wydaną lekkomyślnie Żmudź odzyskała Litwa dzięki grunwaldzkiemu zwycięstwu Jagiełły. Nie powróciło natomiast do Wielkiego Księstwa Litewskiego nigdy terytorium kłajpedzkie, stając się w ten sposób zaporą na Niemnie, zaporą, grodzącą Litwie historycznej dostęp do Bałtyku tak skutecznie, iż w pewnych momentach szuka sobie Litwa wyjścia bądź na morze Czarne, bądź na Bałtyk przez łotewską dzisiaj Rygę. Drugą zaporą na Niemnie staje się dla północno-wschodnich województw polskich obecna republika litewska, któraby, przy nawiązaniu stosunków z Polską, nie tylko mogła odnosić znaczne korzyści gospodarcze z tranzytu polskiego zarówno Niemnem, jak i zarosłym dzisiaj trawą—w punktach granicznych — szlakiem kolejowym libawsko-romeńskim, a która nadto znaleźć by mogła pewne i trwałe na tyłach oparcie, dające możność podjęcia akcji na rzecz gospodarczego i politycznego zespolenia Małej Litwy z jej wielką siostrzycą.

Tych możliwości jednak nie dostrzega polityka urzędowych czynników obecnej republiki kowieńskiej, ta polityka, o której jedno tylko można powiedzieć, iż nie odpowiada ona nastrojom i poglądom społeczeństwa, teroryzowanego przez policyjno-totalny ustrój państwowy.

Stanisław Poraj



Fot. Leszek Wieleżyński **Szkuner bałtycki**

Morze w literaturze pięknej

Z wylęgarni dziwolągów

Co roku, gdy zima z przedwiośniem wyczyniają najciekawsze cuda nad morzem, zwykłem spędzać w Helu — „moje wakacje". Zazwyczaj też żegnały mnie słowa współczucia przed odjazdem:

— Ależ pan tam zmarznie! Takie sztormy!

Nigdy też nie zapomnę serdecznego upomnienia, jakie w tym roku otrzymałem na drogę od pewnej, starszej koleżanki, Buby:

— Wybierasz się znów nad morze? Trudno. Ale strzeż się tam, kochanie, — niedźwiedzi polarnych!

Nie powiem, żebym był z natury bohaterem. Nie moja to jednak wina, że niedźwiedzi polarnych na Helu nie ma. Zresztą i z tymi mrozami też bzdurna przesada. Nie ma takowych w tym stopniu, co np. w samej Warszawie, podczas istinno syberyjskich naziewów powietrza.

Niestety, nie pojechałem jednak w ciągu tej zimy na Hel. Nie mogłem. A jednak pozostały mi najlepsze chęci i nadzmysłowe, transcendentalne wspomnienia. To też, w tym roku przynajmniej tę garść twórczego przychówku mego życia, wysłałem wraz z duszą moją na morskie wagary.

Deszcz chlapie o szyby w Warszawie, a dla mnie raj się otwiera pod zamkniętymi powiekami. Widzę, jak dusza moja wędruje po kniei helskiej w wiatrówce i narciarskich tangalonach, a za nią, niby za urodziwą Niobe, śpieszy żywo rozkrzyczana dzieciarnia naszych lubych wspomnień, fikając kozły po piasku i drąc się w niebogłosy: — „Hej, póki kropla jest w Bałtyku, polskim morzem będziesz ty, bo o twe wody szmaragdowe"... i t. d.

Nie znaczy to wszystko, abym był cynikiem, albo profanem. Co tam zresztą — ja! Na duszę moją nie mam wpływu. To też, gdy wybierała się w drogę na Hel, nie przestrzegałem jej nawet przed zimowymi sztormami. Klarowała mi ze śmiechem, żebym sam raczej uważał na grypę. — „A zresztą", — dodała — „sztormy, jak wiesz nie zawsze są powodem samych nieszczęść"...

W istocie, w samą porę przypomniałem sobie tę osobliwą prawdę przez mgłę. Mgła na morzu, to co innego. Aż wspomnieć hadko. Ale sztormy? Ha! Są wszelako ludzie, którzy z nich nawet żyją. Naturalnie po za kręgiem najsmutniejszych doświadczeń bezpośrednio możliwych. Myślę tu choćby o stałych dostawcach serwisu morskiego dla prasy. Czy każdy sztorm, bodaj taki maleńki, jak w szklance wody, nie przyczynia im zazwyczaj dobrej pajdy do chleba powszedniego? I czy aby są winni oni kary za rozniecanie błyskawic i gromów nawet w czas nudnego sztilu? Nie, wina leży po innej stronie. Od morza już z zasady wymaga sztormów — opinia. Toż głową muru nie przebiją. Czym straszniejsze bywają burze morskie w gazetach, tym więcej z tego powodu wzruszeń dla ludzkości. Wszakże porównanie wygody własnej z cudzym nieszczęściem jest od wieków najosobliwszą tajemnicą ludzkiego egoizmu. Wiadomo, w jak niewdzięcznej trwa on zwykle kolizji z miłością bliźniego. Ani myślą sondować gniewu rozpętanych żywiołów, ale przypuszczam skromnie, że więcej w sztormach procesu z myślą pokątną i arcyludzką: „dobrze, że mnie tam nie było!"

Żeby tylko o to chodziło. Prawda już w łonie swoim kłóci się z wylęgarnią paradoksów.

Ileż to w miejsce smutnej wymowy faktów, możnaby powołać rozkosznych cudów imaginacji z świętego bezmiaru natury! Leży np. w tej chwili moja dusza na wznak w lesie helskim. Gdzie tam mgły i sztormy! Ot, rży sobie ona nawet z radości. Wpatrzona w błękit, wsłuchuje się z przyjemnością w warcholski gwar okrzyków, podobny najgłośniejszym wrzaskom naszych przodków w złotych czasach sejmów i liberum veta. A jednak nic w tym gorszącego. To nie zmory sejmowe, to pod lazurowym nieboskłonem szurują w tej chwili, klin za klinem, gromady ptactwa, ciągnąc za sobą wiosnę. W ten sposób dzikie gęsi z łabędziami, kaczki z bocianami, a słonki z czeredą wilg i szpaków, walczą obecnie unisono o zwycięski prym w przelocie na przełaj przez Hel i Bałtyk. I cóż to za natchniony obraz dla naszych smutnych malarzy, pędzlujących płótna krwią, żółcią i smołą!

Szkoda, że temat ów ptaszęcy wisi dotąd dosłownie odłogiem w powietrzu. Trudno, sprawy naszych polskich natchnień nad morzem chadzać wolą nawywrót, do góry nogami.

W niemowlęctwie unaradawiania instynktu morskiego, każdy niemal szczur lądowy już pompuje wodę z głowy swojej w tym przeświadczeniu, że to samo robi przecież najprawdziwszy wieloryb. Tak też między naszą teorią społeczno-morską a praktyką, prawie identycznie dziwne i wielkie zachodzą różnice.

Choćbyś wytężał wszystkie klepki, kręćka dostaniesz, nie wiedząc nawet kiedy i dlaczego. Oto np. patrząc z Helu na Gdynię, najwyraźniej widzisz, że nad nią właśnie zachodzi słońce. Za Gdynią zaś leży — jak wiadomo — Warszawa. Jakto więc, i co to znaczy? — pyta rozum. — Miałażby więc Warszawa leżeć na zachodzie Europy? Tak samo, na opak, ma się rzecz z wieloma sprawami, choć wszelkie pozory przeczyć mogłyby ich słuszności.

Spójrzmy na pracę rybaków. Cały boży rok zaharowują oni ręce swoje po łokcie. Ileż kubłów serdeczności z szacunkiem spływa za to na ich głowy. Prawda. A jednak nie mogą znaleźć nabywców na swój towar. Nie byłoby w tym jeszcze nic nadzwyczajnego w dzisiejszych biednych czasach, gdyby z drugiej strony, Polska, za ryby sprowadzane z zagranicy, nie płaciła przeciętnie 17 i pół miliona złotych rocznie. Dziw się, narodzie czytający, a jak nie wierzysz, weź w ręce nr. 11/36 „Morza", str. 21.

Chcesz na to odrazu wytłumaczenia, to spójrz przed siebie, leży ono tu, tuż, przed tobą na talerzu. Wszakże społeczna wiedza morska uznaje tylko w kółko śledzie i szproty. Stąd trudno ludziom przyuczyć się, jak w dorobku rybackim wygląda wątłusz, sieja, czy pomuchla. Jakże te stwory rybne sprzeda-

wać, skoro nie przeszły jeszcze ludziom przez żołądek do rozumu. Ot, i paradoks! Ale czy zwykły polski Tobiaszek nie powie przy tym, że i morski tobijaszek, to napewno czysty wymysł, podobny do gęgotka lub chełbi. Za to wszelako każdy porządny dziedzic na stołku podziw żywi i zachwyt dla wszystkich hurtem wspaniałości naszego morza. W literaturze też.

Wędruje, wędruje dusza moja w wiatrówce i narciarskich tangalonach, a przy nich po wybrzeżu pląsa wesoła gromadka naszych wspomnień. Stają one np. przy blizie rozewskiej i witają latarnika p. Leona Wzorka: — „A ku-ku! Jak tam nasza sprawa duchowa?"

Otóż, kiedyś, niedawno, pewien głos z Sekcji Pisarzy Marynistów Twa Literatów i Dziennikarzy ozwał się tutaj podobnie. Warto dla przykładu przypomnieć. Chodziło o Żeromskiego, który z tego otwartego przylądka chwytał kiedyś w ramiona prawdziwy wiatr od morza i pracował tu nad jego wysłowieniem. Ktoś jednak miarodajny, po śmierci genialnego autora przypomniał mu teraz grzech ludzki, a mianowicie, niezapłacenie komornego za przemieszkanie w pokoiku latarnika przez całe dwa, czy też trzy tygodnie. Pocieszne nieporozumienie zakończyło się oczywiście szczęśliwie. Że przy tym i sama bliza od fundamentów do kulki na dachu nazwaną została jeszcze wcześniej nazwiskiem Żeromskiego, — niczego już tu więcej i lepiej pragnąć chyba nie można.

...A jednak. W latarni rozewskiej straszy. Dosłownie, co trzy minuty. To automatycznie podawany z aparatury radiosygnał, rzuca w przestworza dobroczynny znak R.O.Z. dla orientacji statków. Wszystkich. Jakieby one były. Perskie, czy nawet te chińsko-morskie, które na obrosłych kadłubach sprowadziły kiedyś na Bałtyk wstrętnie zadomowioną plagę wełnisto kudłatego kraba. Okazuje się na jawie, że stara, sławna, jedna z największych w Europie, latarnia rozewska trwa w litewskim uporze, dbając raczej o swoją niezmienną reputację w locji i nawigacji świata, niż o cośkolwiek innego. Nic ją nie obchodzi Żeromski. Toż jej radiosygnał, zamiast Ż.E.R. wyrzuca wciąż swoje dawne R.O.Z. Chłop swoje, a baba swoje. Ale sens został ten sam.

Bo czy nie lepiej było nazwać imieniem Żeromskiego piękną, bezimienną dotąd autostradę, wiodącą z Wielkiej Wsi do Jastrzębiej Góry? Przynajmniej w praktyce, — „ludzkość spacerująca tutaj tłumnie w czas lata" miałaby moralne złudzenie, że zmierza szlakami prawdy w krainę natchnienia.

Niestety, nikt o rozsądek nad tą smętkową krainą naszą nie zwykł się upominać. Wzrosła samopas. To też bywają gorsze błędy, i to w żelazie, czarne na białym wykute. Myślę choćby o pomniku przy Lisim Jarze, który posiada piękną tablicę z napisem: „Tu w roku 1594 wylądował król polski Zygmunt III Waza, wracając ze Szwecji". Mała pomyłka, a wielki wstyd. Było to, było, ale napewno cztery lata później w 1598 roku, i to po srogich cięgach, jakie król Zygmunt otrzymał wtedy w Szwecji od własnego krewniaka Karola Sudermandczyka w bitwie przy moście 'stangijskim. Nie mamy się więc tak czym przy Lisim Jarze chwalić. Król Zygmunt stracił wtedy w Szwecji prawie całą flotę. Kawę na ławę kładąc, napisał o tym smutnym 1598 r. cały rozdział dr. A. Czołowski w swoim studium historycznym p. t. „Marynarka w Polsce" (str. 99—112). A pomnik na to wszystko: — wrrrrr.... Stąd morał dla nauki i naszej wiedzy popularnej: „Każdy sobie rzepkę skrobie".

Ale pocieszmy się. Wręcz niemoralnie wychodzą na takich pomnikowych sprzecznościach inni, gorsi renowatorzy wiedzy historycznej, za granicami Polski. Tak np. w Gdańsku, spowodu całkiem już świadomego szaleństwa, zoperowano na starych murach najautentyczniejsze godła Polski, zamalowując orły białe na czarne. Tym, co to uczyli,i rozum chyba nie pomoże, a nam w Lisim Jarze i gdzie indziej — kto wie!

Uczymy się morskiego abecadła w każdym razie z chęcią i bez urazy za frycowe. Trwały entuzjazm w takich warunkach jest godzien pochwały.

Zresztą i najwaleczniejsi rycerze, którzy na ramionach swoich cnoty marynarskie dźwigać mają, zawsze tam z fachu i urzędu wpierw przejść muszą przez okres freblówki. Alboż to kandydaci na „Darze Pomorza", w ostatniej podróży naokoło świata, nie przekonali się snadnie jak cenić należy w tęsknotach doświadczenie? Było przecież tak, że paczka „daropomorzaków" z tęsknoty za rumem wypiła w jakimś porcie całą flaszkę wstrętnej wody na porost włosów. Co prawda, — „Rumbay" to był, ale wtedy (nie tak jak dziś) chłopcy nic więcej z angielszczyzny na etykiecie flaszki wykapować nie mogli. Toż dopiero z kandydata uczeń, a z ucznia praktykant, nauczy się z czasem wszystkiego w szkole morskiej. A wtedy i innych pocznie edukować.

Skądinąd zresztą przyznać trzeba, że praktyka w edukowaniu bliźnich już z rocznika na rocznik trwa dobrych lat kilka. Na morświńskiej skórze nie zliczyć historycznych przykładów. Ale było raz tak. Wiadomą jest rzeczą, że gdy żyd goja oszuka, to sprawa zwykła i powszednia. Atoli jednak w Gdyni wynikła pewna sprawa sądowa spowodu odwrotnego ustosunkowania się chrześcijańskich wilków morskich do tej żydowińskiej zasady. Oto, w czasach wielkiego przyboru emigracji do Palestyny, spora gromadka czarnych krętaczy, zapragnęła dostać się do Tel-Avivu psim swędem, bez paszportu i pół darmo. Do tego też celu miał wychodźcom onym posłużyć mały zmotoryzowany jakiś kuter, powiedzmy, łupina senna i wątła. Koń by się na jej widok uśmiał, ale owi żydowinowie — nie. Humoreska polega na tym, że kapitan stateczku spełnił wiernie warunki zaokrętowania palestyńczyków. Mieli co jeść i gdzie spać, choć się gnietli na kupie. Sporą też ilość dni i nocy trwała ich dalekomorska wyprawa. I trwaćby mogła miesiąc, gdyby nie wdały się w to wszystko władze celne i najrodzeńsza nasza policja krajowa. Toż bowiem kuterek furt w kółeczko kręcił się jak w zegarku po jednej i tej samej zatoce Gdańskiej.

Heca podobna z „nabiciem w butelkę" zdarzyła się również z pewnym panem Pułaskim, który chadzał po Gdyni i sprzedawał z powodzeniem bilety okrętowe na „swój" statek — s/s „Pułaski". Ale mój felieton zaczyna wkraczać na tory niemoralnej i niechwalebnej anegdoty. A miałem go poświęcić tylko szlachetnym paradoksom wiedzy morskiej. To też wszystkie te ułomne ułamki arytmetyczne w rachunku sumienia należałoby raczej ściągnąć corychlej do jednego wspólnego mianownika.

Z wiedzą społeczno-morską tak widać być musi, jak z przeżyciem ciężkiego szkolarstwa w każdej porządnej korporacji. Na razie wyobraźmy sobie symboliczny przykład, aczkolwiek wiernie wyjęty z życia i prawdy... Powtórzę go w trybie teraźniejszym.

Na którymś z okrętów wojennych u Oksywia, komandor Iks wita pana radcę Ygreka. Jest pięknie. Słońce świeci. Gdynia dymi, że aż hej! I serca wszystkie na jej widok parują. Płynie przytem rozmowa towarzyska o różnych wspaniałych cudach naszego morza. Nagle pan radca Ygrek pyta pana komandora Iksa:

— No dobrze, ale niechże mi pan, panie komandorze, powie, kiedy nareszcie dochrapie się pan rangi kapitana? Toż latka lecą...

Oj lecą! Sądząc jednak z tego przykładu, z pieca na łeb. Z komandora na kapitana. Możnaby zaryzykować lepsze powiedzenie. Nasza społeczna wiedza morska chadza już w dumnych galonach admirała, ale w rzeczywistości nie wiedzieć dokładnie czy możnaby ją zrównać ze stopniem bosmana. Możeby się jaki bosman obraził.

Janusz Stępowski

Notujemy

W ostatnim n-rze **„Szkwału“** zanotowaliśmy ukazanie się w n-rze 4/37 **„Prosto z mostu“** artykułu Urbana Krzyżanowskiego p. t. **„Morze w literaturze i prasie“**, oraz echa tego artykułu. Obszerniejszą odpowiedź Krzyżanowskiemu, już po ukazaniu się wymienionej noty w **„Szkwale“**, opublikował niżej podpisany w n-rze 9/37 **„Prosto z mostu“**, w artykule p. t. **„Literatura i prasa a morze“**, co z kolei wywołało w n-rze 12/37 tegoż pisma jeszcze jedną publikację Krzyżanowskiego, p. t. **„O co chodzi“**, tym razem spokojną i bardziej rzeczową, z którą możnaby zgodzić się w niejednym punkcie.

I jeszcze jeden odzew pierwszego artykułu Krzyżanowskiego: jest nim list Jana Kuropatwińskiego do redakcji **„Prosto z mostu“**, ogłoszony w n-rze 10/37 p. t. **„Malarstwo morskie“**. Prawdziwie słusznie podkreślone tu zostało, że głuptactwa, bzdury i nonsensy szerzą się nagminnie nie tylko w literaturze marynistycznej, ale i w plastyce. **„Tak malować nie wolno, łaskawi panowie!** — woła autor listu, przytaczając jako przykład obraz jednego ze znanych i uznanych malarzy. — **Po fali sądząc, siła wiatru wynosi 7 do 8 stopni skali Beauforta, a „Dar Pomorza“ idzie pod pełnymi żaglami. Szalony kapitan, albo malarz bez najmniejszego wyczucia, bez elementarnych wiadomości o życiu żeglarskim. Jest to tak, jak gdyby jakiś malarz-batalista namalował konia, którego prawe nogi są w galopie, a lewe majestatycznie stąpają jak na paradzie. Jak gdyby ciężko rannemu bohaterowi autor kazał wziąć udział we frywolnym tańcu“**. Malarz, pseudo-marynista, który takie maluje obrazy, sprawia pracami swymi wrażenie — pisze Kuropatwiński — **„jakby chciał zaprowadzić dzielnego kapitana Maciejewicza wprost na dno oceanu wraz z całą załogą i pięknym żaglowcem, którym się słusznie chlubimy“**.

* * *

Notujemy ukazanie się następujących książek: red. Stanisława Zadrożnego essaye morskie **„Na gdyńskim szlaku“**, nakładem M. Arcta; generała Mariusza Zaruskiego cykl wspomnień z żeglugi, odbytej **„Z harcerzami na „Zawiszy Czarnym“**, nakładem Książnicy-Atlas; dalej — Z. Niny Rydzewskiej - Baytugan **„Akwamaryna“**, powieść z życia ludu nadmorskiego, nakładem F. Hoesicka; i wreszcie — przerażającą w swym grafomaństwie czteroaktową „balladę sceniczną“ Stefana Łubieńskiego p. t. **„Na morza i ziemi rubieże. O Smantkurybaku i walce człowieka z odmętem“**, skład główny u Gebethnera i Wolffa.

* * *

Spowodu tej właśnie ostatniej z wyżej wymienionych książek — Łubieńskiego — niepotrzebnie krwawi sobie serce i rozdziera szaty Józef Maśliński, redaktor kolumny literackiej wileńskiego **„Kuriera“**. W n-rze tego pisma z 22.XI.36 r. (niestety, dopiero teraz doszedł nas ów numer), w artykule p. t. **„Marynista, kandydat do nagrody“**, poświęcił Maśliński Łubieńskiemu grubo ponad połowę swej kolumny. Zresztą był to tylko pretekst do jeszcze jednej, obok Krzyżanowskiego, napaści na marynistów. O ile jednak Krzyżanowskiego poniósł zrozumiały i bezinteresowny żal do literatury, o tyle w agresji Maślińskiego wyczuwa się nutkę zgoła materialną. Maśliński bowiem wyraźnie mówi o **„rybitwach „marynistycznych“, asystujących przy państwowotwórczym połowie“**, o **„kapitalikach, „preliminowanych“ na ten cel“**, i że skromnie wydana książka Łubieńskiego tym jest **„różna od innych luksusowo z reguły wydawanych grafomaństw marynistycznych, że zapłacona z prywatnej kieszeni“**.

Tego rodzaju oskarżenia nie trudno byłoby odeprzeć. Ileż bo jest — w dziedzinie literatury, śmiemy twierdzić, że pięknej — tych marynistycznych wydawnictw luksusowych?... Na kilkadziesiąt książek — „aż“ pięć, w tym dwie napewno wydane własnym kosztem autorów, mających chwalebny wstręt do graficznej szpetoty i pospolitości. I gdzież są te kapitaliki, preliminowane dla marynistów? Czy chodzi o doroczną nagrodę im. J. Szareckiego? Dostało ją dotychczas dwu. Czy więc o nagrodę m. Gdyni? Nikt jej nie dostał. Skąd więc — że użyję tu powiedzenia Stępowskiego — te **„siuchty, wyssane z palca“**?

* * *

Po staraniach, wszczętych przez Sekcję Pisarzy-Marynistów Tow. Literatów i Dziennikarzy celem odpowiedniego upamiętnienia pobytu Stefana Żeromskiego w latarni morskiej na Rozewiu, nazwanej imieniem wielkiego pisarza, — pobytu, którego ślady znalazł tam w lecie ub. r. red. Stanisław Zadrożny, — obecnie, jak doniosła prasa, gdyński Urząd Morski umieścić ma w pokoju Żeromskiego specjalną księgę pamiątkową dla wpisywania się wybitnych osobistości, zwiedzających latarnię. Pokój ten ma zostać urządzony tak, jak przedstawiał się za czasów pobytu w nim autora **„Wiatru od morza“**. Druga księga pamiątkowa dla zwiedzających urządzenia latarni znajdować się będzie w pokoju latarnika.

Z zadowoleniem więc podnieść należy, że inicjatywa Sekcji Pisarzy-Marynistów znalazła realizację aż nadto odpowiednią, toteż Urzędowi Morskiemu należne jest podziękowanie, iż zaopiekował się pamiątkami po wielkim pisarzu.

Na marginesie jednak tego wyłania się ciekawy problemat: czy latarnik zawsze potrafi odróżnić zwykłego śmiertelnika od osobistości wybitnej, i czy zawsze będzie wiedział, komu i jaką z dwu ksiąg pamiątkowych podać do wpisania zwykłego lub znakomitego nazwiska?...

* * *

Przegląd polskiej literatury marynistycznej i reprezentujących ją autorów dał Janusz Stępowski w dowcipnym felietonie p. t. **„Marynistyka w marynacie“**, zawartym w n-rze 5/37 **„Myśli Polskiej“**.

* * *

Dnia 16 b. m. odbyło się w lokalu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej posiedzenie Jury Konkursu Prasowego na najlepszy artykuł kolonialny, ogłoszonego w listopadzie ub. roku z okazji „Dni Kolonialnych“. Spośród 49 prac, nadesłanych na konkurs, w którym udział wzięło 43 autorów — Jury w składzie: przewodniczący prezes Witold Giełżyński, członkowie: mjr. Antoni Bogusławski, dyr. Jan Dębski, Kazimierz Jeziorański i red. Janusz Lewandowski — przyznało:

I-szą nagrodę (500 zł) — **Wandzie Karczewskiej** za artykuł p. t. **„Przyszłość młodzieży w koloniach“**; II-gą nagrodę — **Fr. Hanasowi** za artykuł p. t. **„Szkoła a sprawa kolonij zamorskich“**; III-cią nagrodę — **K. Symonolewiczowi** za artykuł p. t. **„Kolonizacja wewnętrzna a ekspansja zamorska“** i **„Polskie dążenia kolonialne“**; IV-tą nagrodę—**Januszowi Stępowskiego** za artykuł p. t. **„Polska idea kolonialna“**.

Poza tym Jury wyróżniło prace: mgr. H. Szilagyi — p. t. **„żądamy dla Polski kolonii“**; Stanisława Mrożkiewicza—p. t. **„Polska idea kolonialna“**; Gośliny—p. t. **„Afryka nie nadaje się do masowej kolonizacji“** i **„Jaką drogą Polska otrzyma kolonie“**; Michała Pankiewicza — **„Po dniach kolonialnych“**; I. P. Zajączkowskiego — **„Z kompleksem niższości nie zdobędziemy kolonii“**.

Dwoje laureatów, mianowicie Wanda Karczewska i Janusz Stępowski, są znani Czytelnikom **„Szkwału“** z prac, stale zamieszczanych w naszym piśmie.

Zb. Jasiński

Istota i zadania handlu Shipchandlerskiego

(ZAOPATRYWANIE STATKÓW)

Firmy zaopatrywania statków tworzą sobą pewien swoisty rodzaj handlu, zwany handlem shipchandlerskim. Nie można go nazwać handlem wewnętrznym, gdyż gros artykułów, zwłaszcza w naszych warunkach, lokuje się na statkach obcych, co równoznaczne jest z eksportem. Względy te przemawiają za tym, aby go zaliczyć raczej do handlu zagranicznego.

Co do swej rozpiętości handel shipchandlerski jest handlem na wielką skalę. Należałoby go zaliczyć do handlu co najmniej półhurtowego, gdyż operuje nieraz większymi partiami towaru, co wymaga angażowania już znaczniejszych kapitałów.

Zadaniem firm shipchandlerskich, osiadłych w portach, jest dostarczanie na żądanie statku artykułów, jakie są używane przez statek i jego załogę w czasie pracy tegoż, t. j. odbywania podróży po morzu lub postoju w portach.

Artykuły żądane przez statek są bardzo różnorodne. Możnaby je podzielić z grubsza na dwie następujące grupy:

1) Artykuły służące dla podtrzymania sił ludzkich na statku, a więc wyżywienia załogi i pasażerów, oraz dostarczenia im rzeczy niezbędnych na czas pobytu na statku.

2) Artykuły służące do częściowego uzupełniania szybko i często niszczącej się armatury okrętu, bądź jego konserwacji.

Pierwsza grupa artykułów obejmuje zatem: a) prowiant, jak: mąka, cukier, pieczywo, nabiał, mięso, sól, wszelkiego rodzaju wytłoki, napoje alkoholowe, wyroby tytoniowe i t. p., b) inne artykuły potrzebne załodze lub pasażerom w czasie podróży statkiem, jak: mydło, artykuły toaletowe i kosmetyczne i t. p.

Drugą grupę towarów używanych przez statki stanowią artykuły służące do konserwacji statku, tudzież do utrzymania go w stanie odpowiadającym warunkom sanitarnym, estetycznym, jak np. farby, pokosty, oleje i t. p., oraz artykuły, służące do częściowego wyekwipowania okrętowego jak, liny, żagle, brezenty, szczeliwo, lampy, latarki i t. p. Artykuły shipchandlerskie, wchodzące w skład drugiej grupy, stanowią grupę t. zw. artykułów technicznych.

Oddzielną grupę towarową, konsumowaną przez okręty, stanowią artykuły służące do podtrzymania zdolności do pracy samego statku. Chodzi tu więc w pierwszym rzędzie o artykuły dające siłę napędową, jak węgiel, ropa naftowa, lub inny materiał paliwny. Artykuły te, ogółem składają się na pojęcie t. zw. materiału bunkrowego. Obrót tymi artykułami w portach morskich stanowi najczęściej przedmiot specjalnej gałęzi zaopatrywania z wyłączeniem grup wyżej wymienionych. W portach większych artykuły te dostarczane są na statki przez specjalne przedsiębiorstwa, zwane stacjami bunkrowymi lub punktami zaopatrzenia w środki napędowe. W tych wypadkach artykuły te nie są przedmiotem obrotu t. zw. handlu shipchandlerskiego, czyli handlu zaopatrywania okrętów.

Artykuły stanowiące przedmiot obrotu właściwych firm zaopatrywania, a więc obejmujące, bądź prowiant, bądź artykuły technicznie, mogą być pochodzenia krajowego lub zagranicznego, zwłaszcza w wypadku, gdy dany kraj artykułu tego nie produkuje. Dostawcy okrętowi winni posiadać na składzie wszystkie towary, jakich zażąda w danej chwili statek. Stąd też powinni oni posiadać artykuły zarówno produkcji krajowej jak i zagranicznej. Na prowadzenie towaru zagranicznego pochodzenia przez firmy zaopatrywania okrętów wymagana jest w porcie gdyńskim specjalna koncesja Ministerstwa Skarbu. To samo dotyczy artykułów akcyzowych jak wyroby tytoniowe, alkoholowe i t. p.

Idealnym rozwiązaniem z punktu widzenia wygody kapitana statku a nawet interesu dostawcy okrętowego, jest, jak to powiedziano wyżej, aby dany dostawca okrętowy posiadał na składzie wszystkie towary żądane przez statek, ponieważ niekiedy jest to trudne do rozwiązania, przeto częściej praktykowana jest tu specjalizacja, np. dostawcy mięsa i wyrobów mięsnych, dostawcy nabiału, produktów mącznych, artykułów technicznych i t. p.

W handlu shipchandlerskim, zwłaszcza przez odbiorcę zagranicznego, jakim jest statek, stawiane są wymogi, jakie zdobyła kilkuwiekowa praktyka i utarte zwyczaje. Operuje on jak i handel zagraniczny towarami standaryzowanymi o wyrobionej na rynku światowym marce. To też niekiedy wprowadzenie do obrotu towarów polskich, nie posiadających jeszcze wyrobionej dostatecznie marki, natrafia na szereg trudności, zwłaszcza w tych wypadkach, gdy cena jest równa lub niewiele odbiega od tego samego produktu pochodzenia zagranicznego. Odnosi się to głównie do tych towarów, które odgrywają w handlu shipchandlerskim znaczną rolę, a których produkcja w kraju jest albo niedostatecznie rozwinięta i wskutek tego droższa , jak np. mleko skondensowane; albo brak jej w ogóle, wskutek czego firma shipchandlerska zmuszona jest artykuł ten sprowadzić z za granicy, powiększając z konieczności jego cenę o koszta sprowadzenia.

Obrót artykułami pochodzenia zagranicznego wymaga, jak wspomniano wyżej, zadośćuczynienia specjalnym obowiązkom, nakładanym przez władze celne w formie utrzymywania składów tranzytowych. Udzielenie koncesji na prowadzenie tych składów łączy się z koniecznością złożenia kaucji w wysokości 20.000 zł. w Ministerstwie Skarbu. Powstanie składów tranzytowych w obrębie Wolnej Strefy natomiast warunek ten ułatwia. Z tego względu główny ośrodek handlu zaopatrywania okrętów, zwłaszcza w artykuły pochodzenia krajowego, znalazłby najkorzystniejsze warunki na terenie Wolnej Strefy.

Dużym plusem handlu shipchandlerskiego jest to, że tranzakcji dokonywuje się za gotówkę, płatną niezwłocznie po dostarczeniu towaru na statek. Niekiedy, co zdarza się przy zaopatrywaniu statków kursujących na liniach regularnych, wypłata za dostarczony towar następuje po upływie okresu czasu umówionego między daną linią okrętową a dostawcą okrętowym.

Dostawa towaru następuje na podstawie zamówienia kapitana statku lub osoby do tego upoważnionej bezpośrednio u dostawcy okrętowego lub za pośrednictwem jego przedstawicieli względnie agentów, zwanych klarkami. Akwizycja sprzedaży towarów odbywa się najczęściej w ten sposób, że klarkowie obchodzą statki stojące w porcie i oferują towar na podstawie cennika.

Dostawa towaru pochodzenia zagranicznego z magazynu tranzytowego lub towarów krajowych akcyzowych dokonywana jest przez dostawcę okrętowego przy asyście konwojenta ze strony Urzędu Celnego.

Cały handel zaopatrywania statków w porcie gdyńskim skoncentrowany jest obecnie w 6-ciu przedsiębiorstwach shipchandlerskich, z których dwa firma „Emteha“ — Międzynarodowe Towarzystwo Handlowe S. A. w Gdyni i firma „Bership“ Spółka z ogr. odp. w Gdyni posiadają koncesję na prowadzenie towarów tranzytowych i akcyzowych. Pierwsza z nich posiada w porcie własne magazyny o po-

wierzchni użytkowej 1.912 m². Druga korzysta z magazynu Urzędu Morskiego. Pozostałe firmy, jak firma „Balta", Bacon Export Gniezno, T. Roszkowski i K. Przybyła, koncesji skarbowych, jak dwie pierwsze, nie posiadają. Firmy „Emteha" i „Bership" znajdują się w sytuacji korzystniejszej niż pozostałe cztery, mogą bowiem prócz artykułów krajowych dostarczać towar tranzytowy, a także krajowe i zagraniczne artykuły akcyzowe.

Z ostatnio wymienionych 4-ch firm, 3 zajmują się wyłącznie dostawą mięsa i wyrobów mięsnych, a pozostała firma Balta — dostawą mąki, nabiału, kaszy, krup i t. p. artykułów prowiantowych, prócz mięsa i wyrobów mięsnych.

Handel zaopatrywania okrętów dopiero w ostatnich latach zaczyna wchodzić na właściwe tory. Musiało bowiem upłynąć kilkanaście lat zanim kupiec polski zrozumiał tajniki nowego dla siebie rodzaju handlu. Nic też dziwnego, że za naukę zapłacić musiał częstokroć bardzo drogo, bądź materialnie, bądź moralnie, co niekiedy powodowało załamanie się samego handlu.

Obroty handlu zaopatrywania okrętowego w Gdyni za ostatnie dwa lata są wcale pocieszające. Wyniosły one w roku 1936, (według obliczeń prowizorycznych) ogółem ca 2.724.000 zł. W porównaniu do roku 1935 rezultat ten stanowi wzrost o 72%. (Dane te stosują się tylko do 5 firm).

Z ogólnej sumy uzyskanej ze sprzedaży artykułów shipchandlerskich na statki, jakie w roku 1936 zawinęły do portu gdyńskiego uzyskano ze sprzedaży na statki polskie 1.531.000 zł. i na statki obce 1.192.000 zł.

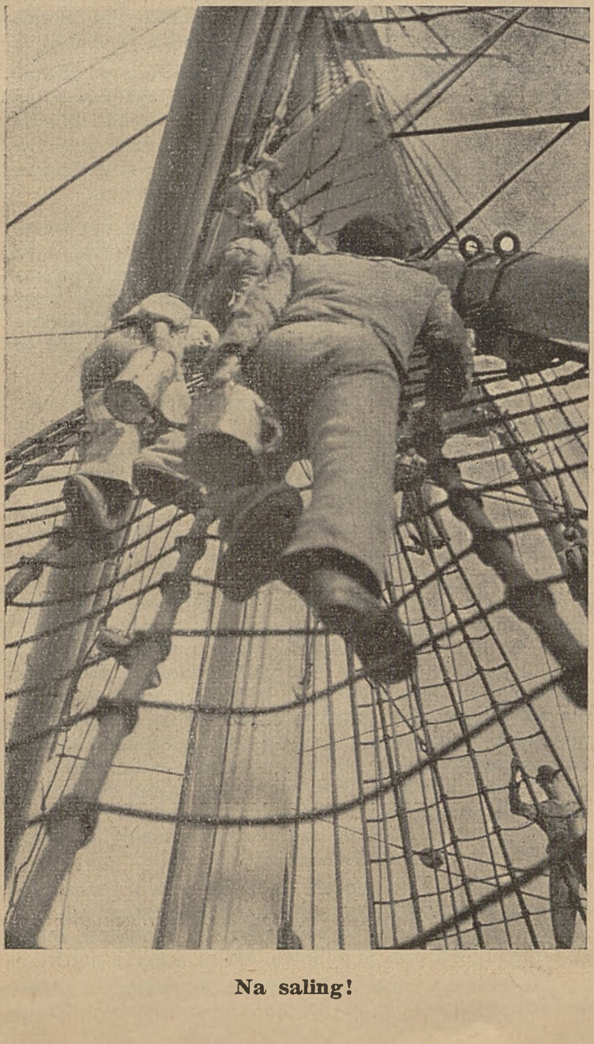
Zbyt wielka dysproporcja sumy uzyskanej ze sprzedaży na statki obce i statki polskie , przy uwzględnieniu znacznie większej frekwencji statków obcych, tłumaczy się tym, że firmy zaopatrywania okrętów nie zdołały opanować tegoż nowego dla siebie a chłonnego rynku zbytu, jakim są statki obce. To też wytężona w tym kierunku praca może opłacić się z czasem dość sowicie.

Jeśli chodzi o pochodzenie towaru sprzedanego w ciągu ubiegłego roku na statku, to należy stwierdzić, że stan ten kształtował się dość pomyślnie. Towaru pochodzenia zagranicznego sprzedano bowiem za sumę zł. 647.000, a towaru krajowego za sumę zł. 2.077.000, czyli z górą trzy razy więcej.

Należy przypuszczać, że w handlu shipchandlerskim z czasem sytuacja może się zmienić całkowicie na korzyść, jeśli tylko element zajmujący się handlem shipchandlerskim doceni należycie znaczenia i korzyści, jaką dany rodzaj handlu posiada, zarówno dla tych nowych warsztatów pracy, jakimi są przedsiębiorstwa zaopatrywania okrętów, jak i dla całego kraju.

Mgr. B. Koselnik

IMPRESJE ZE STATKU SZKOLNEGO



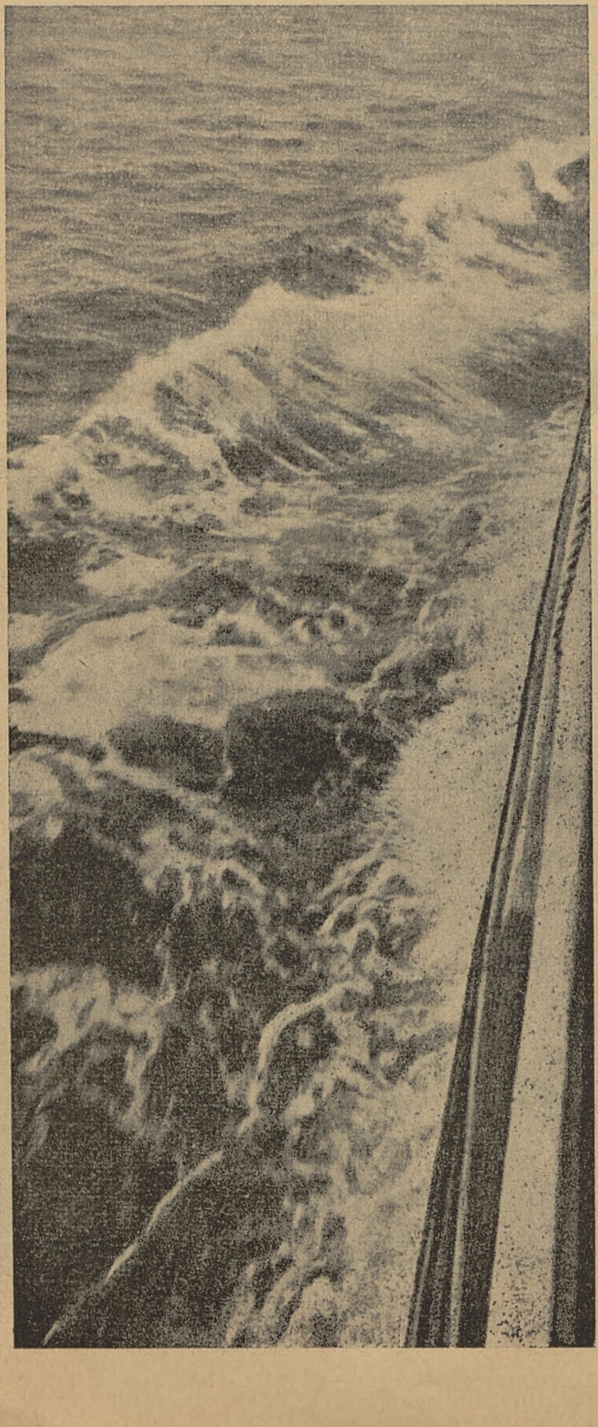
Na saling!



Malowanie burty statku

«Marynarczyki»

Statek pasażerski wychodzi na morze na dwutygodniową wycieczkę. Od samego więc rana stoi sobie „majestatycznie“ (nasze statki ze względu na propagandę wszystko robią majestatycznie) — przy Dworcu Morskim i wchłania pasażerów. Po załadowaniu, zaczyna się „wyjazd“. Pasażerowie, bardzo ożywieni, sprawiają wrażenie ludzi nawet lekceważących niebezpieczeństwa podróży, tłoczą się przy burcie i jak tylko mogą, przeszkadzają marynarzom. Na molo, przed dworcem stoi nieliczny tłum żegnających i siedzi orkiestra Mar. Woj., a z jej trąbek „odchodzą narodowe kawałki“, kujawiaki, mazury, polonezy, chyba w chęci umocnienia polskości „w tej garstce narodu udającej się na obczyznę“ aż na całe dwa tygodnie. — „Nie wynaradawiajcie



się tam wśród obcych“ — mówi rytmicznie bęben. Wreszcie trzy poryki syreny, pasażerowie zatykają nerwowo uszy, cumy zostają zrzucone z polerów, entuzjazm dochodzi do szczytu.

„Prując mocarnym dziobem sine fale bursztynowego Bałtyku, okręt potężnie sunął w dal“ — tak sobie wyobrażają pasażerowie. W rzeczywistości statek trzyma kurs na Hel.

Na pokładzie tłum nie rzednie, na co klną marynarze. Układam właśnie w zwoje grubą stalówkę na pokładzie. Regularnie co minuta ktoś się o nią potyka, wygłaszając pretensje pod moim adresem:

— Niechże pan uważa, panie majtku, przecież ludzie teraz chodzą, nie można tego kiedyindziej zrobić?

— Nie, proszę pana, nie można, bo to panie sztorm idzie.

— Co idzie? — pyta się zaniepokojny pasażer. Naokoło nas zbierają się ciekawi.

— Sztorm — powtarzam, — burza, będą pioruny, statek będzie się strasznie kiwał na wszystkie burty i taka lina, nie ułożona, może niepowetowane szkody wyrządzić.

— Skąd pan wie?

— Wiem.

Ci, którzy te słowa słyszeli, odchodzą żwawo. Przez pięć minut spokój. Potem jednak napływają ci, którzy tego nie słyszeli. Jakaś pani z torbą podróżną, ostrym, śpiczastym nosem, w zapiętej pod szyję sukni, zbliża się do mnie i piskliwym, donośnym głosem pyta gdzie jest... pewna ubikacja.

Trudno, zatkało mnie..... Ochłonąwszy z pierwszego wrażenia, tłumaczę, że jest ich tu sporo, że niektóre są nawet bardzo ładne, a jeśli chodzi o szczegóły, to znajdzie je w bogato ilustrowanym prospekcie, wydanym w języku polskim i angielskim, który jest do nabycia u oficera wachtowego.

„Pani“ wywnioskowała, że zagadnienia nie traktuję poważnie i zdruzgotawszy mnie słowami: „ja pana nauczę szacunku dla pasażerów. Gdzie jest kapitan?“, — zrobiła gwałtowny w tym zwrot, przy czym jedną nogą trafiwszy w rozlaną na pokładzie oliwę, wyciągnęła się wzdłuż pokładu. Wyglądało to dość śmiesznie.....

— Wszystko powiem kapitanowi, — brzęczała, kiedy pomagałem jej powstać. I naprawdę musiała powiedzieć, bo kiedy wieczorem przyszedłem na mostek, jakoś sympatycznie do mnie się uśmiechnął.

Długo trwało nim pasażerowie jako tako opróżnili pokład. A wszystko dlatego, że pogoda była piękna. Spokojne morze to utrapienie dla marynarzy. Jedynie w czasie kiwania można trochę odetchnąć. A i szanują wtedy człowieka, jak należy. Rzecz wiadoma, że przy spokojnym morzu co pasażer, to pan. Cenę za bilet ma wtedy na czole wypisaną. Niech jednak pogoda zacznie się psuć, zwiększy się fala, pasażerowie zaczną blednąć, to i stosunek ten zmienia się radykalnie. Czułym okien wodzą za każdym majtkiem, ustępują z drogi i jakby czekają tylko, że marynarz kręcąc sobie papierosa w bibułce, da im pendzel, lub szczotkę do potrzymania. Niektórzy radzą się, czy lepiej skórki chlebne, czy śliwki spożywać i wogóle co robić, żeby tak źle nie było? Wierzą przytem bezgranicznie.

— Panie — poradziłem raz jednemu z „ważniejszych“ pasażerów, stojącemu z niedwuznacznych powodów przy burcie — jeśli pan ma sztuczne zęby, to lepiej niech pan je schowa, bo to szkoda panie.

Spojrzał na mnie wdzięcznym wzrokiem i.... naprawdę schował. Rozbrajające posłuszeństwo. Inna

znów biedaczka, której marynarze ciągle „przeszkadzali“ przy spokojnym morzu, jak zbawienia wypatrywała tych nieznośnych majtków, w czasie kiwania, pełna otuchy, że pomogą jej przejść nareszcie przez zwariowany pokład. Podobno godzinę całą przesiedziała na luku. Co spróbuje powstać, to bęc spowrotem.

Pogoda jednak jak na złość trzymała się, toteż byliśmy w rozpaczy.

Najgorzej jednak wtedy, gdy pasażerowie chcą pomagać. Siedzę kiedyś na nocnej wachcie w międzypokładzie i maluję przy lampie. Myślę właśnie nad tym, że jedyną pociechą nocnej wachty jest spokój, aż tu zwala się z dancingu rozbawione towarzystwo. Szczebioczą, śmieją się, przeboje stare nucą. Zobaczyli mnie i oczywiście:

— Cóż pan tak robi? — pyta się jedna z pań w czarnej, pięknej sukni.

— Ano, maluję.

— To strasznie musi być przyjemnie, prawda?

— Nieprawda.

— Dlaczego?

— Bo nieprzyjemnie — odpowiadam już zirytowany.

— Pomóc panu? — i nie czekając odpowiedzi, chwyta drugi pendzel.

Skutek jest natychmiastowy i gładka czarna suknia otrzymuje „grochy koloru beige“. A szkoda, bo suknia była naprawdę ładna.

Usłyszałem oczywiście przy tym, że to niesłychane, by nie uprzedzić czym to grozi, i że wogóle marynarze są dla pasażerów, a nie pasażerowie dla marynarzy. Jak zwykle zresztą.



...Wszystko powiem kapitanowi...

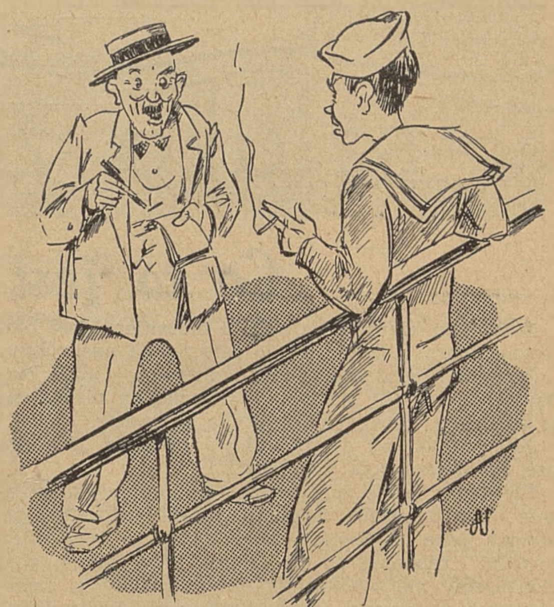
A statek tymczasem ciągle pruł fale, tak że Islandia była tuż-tuż. Jeden z pasażerów w słomkowym kapeluszu, który był od początku podróży naszą zmorą, zaczynał teraz szaleć. Z notesem i ołówkiem w ręku uwijał się po pokładzie i wszystko bez wyjątku notował. „Jak to się nazywa, a jaką teraz mamy szerokość, jaką szybkość“ i t. p. Gdy nastały białe noce, nasz pasażer „wylazł ze skóry“:

— Panie majtku, panie majtku, czy to jest świt, czy zmrok? Ja o tym wszystkim napiszę w gazetach. I o was, m a r y n a r z y k a c h, też napiszę — zachęcał nas do wyjaśnień.

„Marynarzyki“.....

Przypomina mi się, jak to szła pewna mamusia z niegrzecznym chłopczykiem po ulicy i spotkawszy marynarza, wpadła na pomysł, jak chłopca uspokoić.

— Marynarzyku — zwróciła się do spotkanego— proszę przestraszyć tego niegrzecznego chłopczyka.



...Ja o tym napiszę w gazetach. I o was, marynarzykach, też napiszę...

— Zabiję... — zgrzytnął na chłopczyka „marynarzyk“, dodając przy tym niezbyt parlamentarne słowo.

I rzeczywiście przestraszył ale... mamę.
W tym wypadku było grzeczniej.

— Idź pan spać lepiej, bo się jeszcze który z nas zdenerwuje i nic pan wtedy nie napiszę — odpowiadają „marynarzykowie“.

Dziwne jest wogóle pojęcie pasażera o marynarzu. Według jednego to marzyciel zapatrzony w siną dal, lub pracownik morza, który zapytany, czy kocha morze, „dziwnie łagodnieje“ i w zadumie szepce „szalenie“... Dla innego, to „w każdym porcie dziewczyna“, to „lasy pełne zwierza i te wybrzeża“. Jeszcze inny wyobraża sobie, że marynarz tylko po masztach pomyka, jak małpa, raz na komin włazi, by do środka zajrzeć, raz do „bocianiego gniazda“, z którego wzrok wytężając wypatruje ziemi, potem sterem pokręci i już. Chodzi kolebiąc się i śpiewa marynarskie piosenki, plując przez zęby po każdej zwrotce.

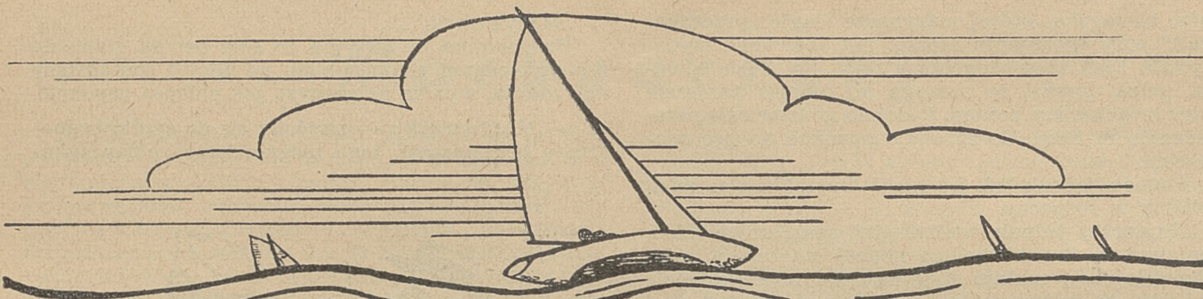
A pasażer w pojęciu marynarza? To właśnie p a s a ż e r.

Gdy po raz pierwszy wstąpiłem na pokład „Daru Pomorza“, jako kandydat do Szkoły Morskiej i nie znając dobrych obyczajów żaglowca, rozparłem się łokciami na relingu burty, posłyszałem za sobą tylko te urągliwe słowa:

— E, pasażer!!...

Zerwałem się jak oparzony. No, bo przecież wiadomo...

Witold Gorski



sztuka żeglarska

Co to jest nawigacja?

Zadaniem kierownika statku morskiego jest bezpieczne doprowadzenie go do celu drogą najkrótszą.

Żeby łatwiej zrozumieć zagadnienie — jakie rozwiązuje kierownik statku— porównajmy prowadzenie statku po morzu z turystyką po lądzie.

Jak odbywamy drogę lądową do celu, leżącego poza granicami pola widzenia?

Bierzemy mapę, znajdujemy na niej nasze położenie oraz położenie naszego punktu docelowego, badamy, jaka najkrótsza droga łączy te dwie miejscowości i ruszamy po tej drodze. W wyborze drogi orientujemy się według znaków umownych, umieszczonych na mapie, ukazujących nam trasę drogi, jej rodzaj i t. p. Znakami, które nas orientują przy posuwaniu się po tej drodze, będą wszelakie punkty charakterystyczne, zaznaczone na mapie, jak domy, drzewa, kominy fabryczne, wiatraki, rzeki i t. p. Nad **niebezpieczeństwami** drogi lądowej wiele się nie zastanawiamy, bowiem wszystkie przeszkody, każdy kamień, drzewo i rów na drodze jesteśmy w stanie w porę dojrzeć i wyminąć.

Jak w porównaniu z powyższą turystyką lądową przedstawia się podróż po morzu?

Bardzo wiele znajdziemy tu podobieństwa. Mamy również mapę z naniesionymi na nią znakami umownymi. Na mapie tej wyszukamy obydwa punkty: punk wyjścia i nasz cel; wyszukujemy najkrótszą bezpieczną drogę, łączącą te dwa punkty. Znajdziemy tu jednak charakterystyczne różnice pomiędzy tymi dwoma podróżami — podróżą po lądzie, a podróżą po morzu. A mianowicie:

1) na morzu nie zawsze widać jest ląd i znaki, według których można się orientować przy poruszaniu się po obranej drodze; przeważnie jest przeciwnie — lądu nie widać, bo najkrótsza droga prowadzi zwykle naprzestrzał przez „sam środek" morza, a fala fali równa, bezkres wodny od widnokręgu do widnokręgu — nie mamy tu **żadnych znaków orientacyjnych;**

2) jeżeli nawet ze statku możemy dostrzec ląd, to przeważnie jest on nader daleko od naszej drogi (najkrótsza droga po linii prostej nie trzyma się łamanej najczęściej linii brzegu, poza tym ląd jest „niebezpieczeństwem", które marynarz musi omijać); zatym rozpoznanie brzegów nie jest łatwe nawet w dzień przy dobrej pogodzie, a już podczas mgły, deszczu, oraz w nocy — bliski nawet brzeg mało nam daje, bo przecież nie zapukamy w okno i nie zapytamy: „co to za wieś, matko?".

3) na drodze morskiej zagraża statkowi szereg niebezpieczeństw, jakimi są: ląd w nocy lub podczas mgły, śnieżycy i wogóle złej widzialności, oraz ukryte pod wodą skaliste rafy i mielizny. Kierownik statku musi się zatem orientować w położeniu statku nie tylko dlatego, by najkrótszą drogą doprowadzić statek do miejsca przeznaczenia, ale również i dlatego, by nie rozbić statku o niewidoczną skałę. Nie możemy tu sobie pozwolić na **błądzenie,** jak w turystyce lądowej. Zabłądzenie na morzu jest i z tego jeszcze względu rzeczą niedopuszczalną, że — wskutek naogół dużych głębokości — żeglarz rzadko kiedy, tylko w wypadku zabłądzenia, może sobie pozwolić na zatrzymanie statku w miejscu, to jest zakotwiczenia, do czasu rozpoznania swego położenia. (Położenie statku w dryf nie umiejscawia statku, prąd lub wiatr mogą zawlec statek na rafę).

Jeśli chodzi o niebezpieczeństwa podwodne, lub niebezpieczeństwa niewidoczne (np. ląd w nocy), statek porównać możemy do ślepca, który musi mieć „szósty zmysł", lub przewodnika, aby omijać przeszkody.

Tym przewodnikiem, tym szóstym zmysłem dla statku są przyrządy nawigacyjne, głównie **kompas i log.**

Jak wygląda żegluga statku na pełnym morzu?

Weźmy mapę morską i wyszukajmy na niej nasze obecne położenie i miejscowość, do której chcemy dopłynąć. Jeśli między tymi miejscowościami jest „droga wolna", to znaczy nie ma żadnych wysp, półwyspów, raf czy mielizn, to łączymy nasze miejscowości linią prostą i możemy być pewni (z wyjątkiem niektórych dużych przejść przez oceany), że w praktyce będzie to jednocześnie rzeczywiście najkrótsza droga między naszymi miejscowościami.

Jeśli stają nam na przeszkodzie jakieś mielizny czy rafy, droga statku musi je ominąć. Droga statku w takim wypadku będzie jakąś krzywą, wijącą się pomiędzy wyspami, lądami i mieliznami, aby ominąć wszystkie przeszkody. Wybieramy sobie wówczas szereg punktów, szereg etapów — tak rozmieszczonych, by pomiędzy nimi drogi mogły biec już po liniach prostych. Te punkty musimy dobrać tak gęsto, by posuwanie się między tymi punktami po liniach prostych nie przedłużało nam zbytnio drogi. Między etapami posuwamy się po liniach prostych, bo — jak później zobaczymy — statek przy pomocy kompasu może się posuwać tylko po takiej drodze, która **na mapie morskiej wygląda jako linia prosta.**

Zagadnienie zatem sprowadza się do posuwania się po linii prostej na mapie pomiędzy dwoma punktami, będącymi kolejnymi etapami naszej drogi.

Jeśli mamy oznaczony punkt na mapie, w którym w rzeczywistości nasz statek w danym momencie się znajduje, oraz jeśli mamy wyznaczony następny punkt — najbliższy cel, jaki chcemy osiągnąć, to z mapy morskiej możemy dowiedzieć się dwóch rzeczy:

1) możemy odczytać odległość, jaka jest między tymi punktami;

2) łącząc te dwa punkty prostą, możemy odczy-

tać kierunek, w jakim ta prosta biegnie (inaczej: możemy odczytać kąt, jaki tworzy nasza prosta z kierunkiem na geograficzną północ, czyli kąt pomiędzy tą prostą, a południkiem mapy).

Jeśli teraz na statku mamy dwa przyrządy — **log** i **kompas** — to jesteśmy w stanie zmusić statek do posuwania się po żądanej prostej, oraz będziemy mogli stwierdzić w każdej chwili, w jakim punkcie tej prostej w danym momencie się znajdujemy. Aby wiedzieć, jak to zrobić, musimy przede wszystkim poznać przyrządy **kompas** i **log.**

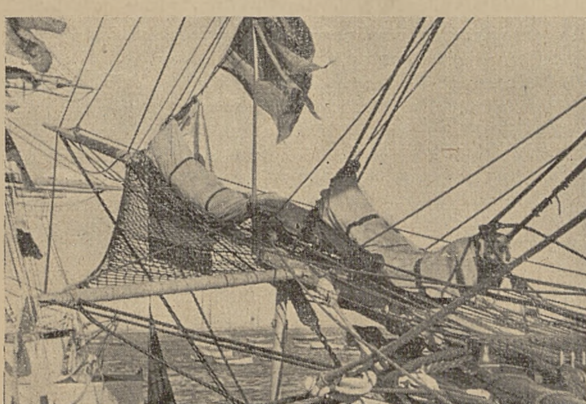
Kompas — to przyrząd, przy pomocy którego (po wprowadzeniu odpowiednich poprawek) będziemy mogli znać kierunek na północ. Będziemy zatem mogli ustawić statek wzdłuż linii, odchylonej od północy o taki sam kąt, o jaki nasza prosta na mapie odchylona jest od południka, czyli kierunku: południe — północ.

Mapa morska jest tak skonstruowana, że — jak się to mówi technicznie — „oddaje wiernie kąty"; dla nas wystarczy wiadomość, że konstrukcja mapy morskiej jest tego rodzaju, że jeśli statek będzie płynął w ten sposób, by jego dziób był odchylony od kierunku na północ stale o jeden i ten sam dany kąt, to droga jego na mapie morskiej przedstawiać się będzie jako linia prosta, odchylona od południka o ten właśnie kąt. Ponieważ przy pomocy kompasu możemy uzyskać tylko jeden rodzaj stałości posuwania się, a to posuwanie się pod stałym kątem do północy, zatem na mapie morskiej (Mercatora) ślad statku może się znaczyć tylko jako linia prosta. **Statek, sterując według kompasu, może posuwać się tylko** po takiej drodze, która na mapie morskiej wygląda jako linia prosta .

Ustawmy zatem statek pod takim kątem do północy, pod jakim nasza prosta na mapie (łącząca naszą pozycję z celem) odchylona jest od północy — i śmiało ruszajmy naprzód. Możemy być pewni, że realny nasz cel znajdzie się w rzeczywistości na drodze statku.

Teraz kolej na zapoznanie się z logiem. Log to przyrząd do mierzenia szybkości statku. Logi bywają rozmaite: mechaniczne, ręczne, śruba okrętowa jako log. Najwygodniejszy jest log mechaniczny, bo wskazuje on nam nie tylko szybkość statku w danym momencie, ale jednocześnie i przebytą uprzednio drogę (jak licznik samochodu). Inne logi pokazują nam szybkość statku w momencie obserwacji, ale i to nam w praktyce wystarcza, bo znając przeciętną szybkość statku w pewnym okresie czasu, możemy wyliczyć przebytą w tym czasie drogę z wystarczającą dla praktyki dokładnością.

W ten czy inny sposób znaleziona przebyta droga nad powierzchnią wody zbliża się naogół (nie zawsze) do przebytej rzeczywistej drogi nad dnem morza (dla uproszczenia kwestię prądów na razie odrzucamy).



Fot. O. Jabłoński **Bukszpryt klipra**



Fot. O. Jabłoński

„Ilderim" — jacht konstrukcji Tore Holma, reprezentant bandery szwedzkiej na ub. olimpiadzie

Kompas i log pozwalają więc nam poznać kierunek posuwania się statku oraz wielkość przebytej drogi, możemy więc sobie na mapie wyrysować przypuszczalną naszą drogę i punkt, jaki osiągnęliśmy. Z wielkim prawdopodobieństwem możemy przypuszczać, że wyrysowany nasz punkt na mapie odpowiada rzeczywistemu nowemu naszemu położeniu na morzu.

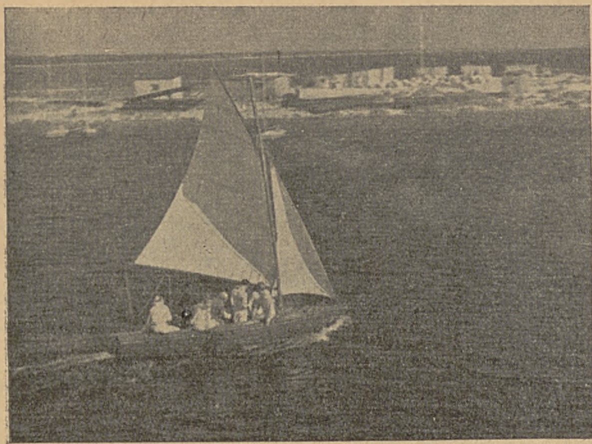
Jak widzimy, mamy więc sposób, aby prowadzić statek po żądanej drodze, chociażby nie widać było lądu, lub ląd przesłania mgła lub ciemność.

Sposób ten nie jest idealny, to jest nie daje nam stuprocentowej pewności, że rzeczywiście odbywamy drogę, jaką nam wskazują przyrządy. Przede wszystkim bowiem musimy się liczyć z ewentualnymi błędami naszych instrumentów, błędami, że się tak wyrażę „instrumentalnymi". Następnie wskazania nawet dobrych instrumentów mogą być błędnie użyte przez obsługującego je żeglarza (trawa morska na śrubie logu mechanicznego, żelazo koło kompasu). Dalej wreszcie sternik może źle sterować. Poza tym ani log, ani kompas nie pokażą nam wpływu prądu i dryfu, które musimy uwzględniać przy pomocy innych danych.

W rezultacie otrzymana na ślepo bez konfrontacji z lądem pozycja statku na pełnym morzu z danych logu i kompasu, t. zw. „pozycja zliczona" — jest zawsze pozycją **przybliżoną** — z czym się marynarz ma liczyć.

Z powyższego względu pozycję zliczoną staramy się zawsze skontrolować przy pomocy obserwacyj znaków na lądzie, jak tylko nadarzy się po temu okazja. Aby ułatwić marynarzowi orientację, na lądzie buduje się specjalne znaki dla nawigatorów (wieże, latarnie morskie, maszty), pomalowane jaskrawymi kolorami w olbrzymie kraty, pasy i t. p. Zaś, aby ustrzec żeglarza przed niebezpieczeństwem, wszelakie mielizny i rafy, leżące na szlakach żeglugowych, ogrodzone są specjalnymi pływającymi bojami lub tykami. Aby wreszcie ułatwić znalezienie drogi w ciasnym miejscu, wszystkie przejścia (t. zw. nurty) wytyczone są specjalnie podobnymi bojami, wiechami i tykami. Nocą wszystkie te znaki (a przynajmniej najważniejsze) oświetlone są różnorodnymi światłami (światła kolorowe migające, lub przerywane i t. p.), aby można było po rodzaju światła rozpoznać dokładnie, który to znak świeci).

Znaki na lądzie nie tylko pomagają nam zorientować się, w pobliżu czego znajdujemy się, nie tylko ostrzegają przed niebezpieczeństwami, ale mogą nam służyć za podstawę do dokonania pomiaru dla dokładnego określenia pozycji.



Fot. O. Jabłoński
Jola AZM podczas szkolenia uczestników obozu w Jastarni

Zasadę dokładnego określania pozycji statku z obserwacji znaków lądowych, wyjaśnić można mniej więcej w następujący sposób:

— przypuśćmy, że my jakąś jedną latarnię morską widzimy na północy, a drugą latarnię na wschodzie. Znaczy to, że **latarnik** z I-szej latarni widzieć **nas** będzie na południu, a latarnik z II-giej — na zachodzie. Przenieśmy się teraz mapą i wyrysujmy sobie z punktów, reprezentujących na mapie nasze obydwie latarnie — te kierunki, w jakich nas widzą latarnicy, to znaczy z latarni I-szej prostą w kierunku na południe, a z latarni drugiej prostą w kierunku na zachód. Te dwie proste przetną się—**punkt przecięcia będzie naszą pozycją.**

Wynik oczywiście będzie tylko wówczas dokładny, o ile **dokładnie** (z dokładnością do stopnia) określimy, w jakim kierunku widzimy te latarnie. Do tego celu służy nam przyrząd zwany **pelengatorem** (wizjer i celownik), nasadzony na różę kompasu, przy pomocy którego — jak z karabinu — celujemy na daną latarnię („pelengujemy"). Po wycelowaniu patrzymy na podziałkę kompasu przez specjalny poziomy celownik i możemy odczytać kierunek, jaki wskazuje pelengator — z dokładnością do 1 stopnia.

A zatem:

— uczymy się posługiwania kompasem, logiem i pelengatorem;

— zapoznajemy się z mapą morską, uczymy się na niej rozróżniania znaków, uczymy się wykreślania kursów, odmierzania odległości i wykreślania „pelengów";

— uczymy się rozpoznawania latarni morskich, boi, wiech i t. p. znaków orientujących marynarza, wytyczających drogę (nurt) lub ogradzających niebezpieczeństwa; uczymy się rozpoznawania różnych rodzajów świateł latarni morskich;

— wyruszamy z portu na pełne morze; przy pomocy kompasu i logu prowadzimy ostrożnie statek po otwartym morzu (gdy nigdzie nie widać lądu); gdy tylko ujrzymy ląd i wyraźnie zidentyfikujemy go z mapą — przy pomocy pelengatora korygujemy swoją „zliczoną pozycję" z logu i kompasu — określając ścisłą pozycję (pozycję pelengowaną) według znaków na lądzie.

Przy dłuższych przejściach (większe morza, oceany) — gdzie dłuższy czas nie widzimy lądu — naszą „pozycję zliczoną" sprawdzamy przy pomocy obserwacyj gwiazd, planet lub słońca. Robimy wówczas „obserwację astronomiczną".

W krótkości zasadę określania pozycji statku przy pomocy obserwacyj położenia gwiazd na niebie można spróbokać wytłumaczyć następująco: mądrzy ludzie, zajmujący się astoronomią, wyliczają nam: jak rozmieszczone będą na firmamencie niebieskim gwiazdy, planety lub słońce w danej sekundzie, minucie i godzinie danego dnia w roku, obserwowane z danego — **ściśle określonego punktu na kuli ziemskiej.** Wyniki tych swoich obliczeń układają w formie tablic na cały rok naprzód.

Marynarz, znajdując się na morzu, robi zadanie odwrotne. Mierzy on mianowicie przy pomocy specjalnego przyrządu (sekstansu) położenie gwiazd (lub słońca) na niebie, zauważa — według chronometru — o jakiej to godzinie, minucie i sekundzie robił ten swój pomiar — i — korzystając z tablic — rachunkiem odwrotnym wylicza — gdzie wobec tego na ziemi musi się znajdować. (Z innego punktu na ziemi mierzone położenie gwiazd w tym samym nawet momencie dałoby inny wynik.

Znaleziona w ten sposób pozycja statku zwie się **„pozycją obserwowaną".**

Określanie pozycji statku przy pomocy obserwacji astronomicznej nie jest żadną filozofią. Poznać wystarczy kilka schematów wyliczeniowych, nauczyć się posługiwania specjalnymi tablicami i operowania przyrządem, zwanym **sekstansem.**

Nawigacja nie jest czarną magią. Z nawigacją powinien zapoznać się praktycznie każdy uczeń szkoły średniej, aby móc uprawiać turystykę po Bałtyku z równą łatwością, jak uprawia turystykę krajoznawczą po Polsce. Nawigacja nie jest wcale niedostępną domeną zawodowych marynarzy — punkt ciężkości trudów zawodu marynarskiego mieści się gdzie indziej.

Blue Peter

Skrzynka żeglarska

E. Czajkowski — Warszawa. „Od chwili powstania żywszych tendencyj do upowszechniania się sportu morsko-żeglarskiego, budownictwo jachtowe przejść musiało przez dwa dość istotne przeobrażenia.

Pierwszy taki wstrząs nastąpił w okresie wytwarzania się zainteresowań turystyką morską i powstawania, odrębnej i równoległej do regatowej, gałęzi tego sportu, czemu nb. towarzyszyło wdarcie się na morze pierwszej fali, nieproszonego wówczas jeszcze przez nikogo, szarego pospólstwa.

Przed konstruktorami i przemysłem jachtowym stanęły wówczas nowe zadania — szybkiego dostarczenia publiczności cięższych, lecz naogół tańszych od regatowych, jachtów turystycznych.

W wyniku pracy w tym kierunku mnożyć się poczęły jachty turystyczne zindywidualizowane, które, niezależnie od swych różnic w cenie, wymiarach i specyficznych właściwościach, wszystkie reprezentowały dostateczny poziom zalet dla celów turystyczno-morskich.

Drugi podobny wstrząs budownictwo jachtowe przechodzi obecnie, gdy ster sprawami sportowo-żeglarskimi przechodzić począł w ręce zorganizowanej inicjatywy społecznej, żądającej nade wszystko powszechności zjawiska. W następstwie tej przemiany, przynoszącej z sobą dalszy „zalew morza" przez masy ludzkie, zaistniała potrzeba jeszcze większego potanienia i nadto zuniwersalizowania taboru żeglarskiego, co w rezultacie spowodowało wysunięcie się na czoło hasła standaryzacji.

Biorąc wszystkie te momenty pod uwagę, zrozumiałym nam się wyda, że dziś, na rajsbretach wszystkich prawie konstruktorów jachtowych świata, opracowują się nade wszystko projekty klas t. zw. monotypowych.

Jest to wyścig ku najbardziej, dostosowanym do potrzeb współczesnych, formom, t. j. takim, któ-

re mają szanse standaryzacji i mogłyby wkrótce wyprzeć dotychczasowe typy jachtów w obu odrębnych dziś jeszcze gałęziach — regatowej i turystycznej.

To charakterystyczne i naogół wspólne dążenie wszystkich konstruktorów posiada rzecz oczywista także swoje wewnętrzne odchylenia. Podczas gdy jedni główny nacisk kładą na to, by ich konstrukcje monotypowe dorównywać nade wszystko mogły jachtom regatowo - rasowym, inni za naczelne swe zadanie uważają raczej taniość jachtu, a jeszcze inni jego uniwersalność, t. j. równoczesne dostosowanie tak do celów turystycznych, jak i regatowych.

Poza tym kierunki te uzyskują także zabarwienia lokalne, gdyż każdy konstruktor prędzej liczyć może na uznanie i rozpowszechnienie swego projektu we własnym kraju, niż zagranicą, gdzie tę samą przewagę posiadać będzie jego konkurent.

W rezultacie przewidywać należy, że problem monotypów nie zostanie tak szybko rozwiązany, jak to miało miejsce z jachtami turystycznymi i długie jeszcze lata miną, zanim wytworzyć się zdołają typy jachtów, posiadających istotnie światowe uznanie i rozpowszechnienie.

W związku z powyższym powstaje pytanie, czy celowym jest, abyśmy już obecnie zaczęli dążyć do zaprowadzenia u siebie także jachtów klasowych monotypowych i jeśli tak, to na jakie klasy winniśmy nade wszystko uwagę zwrócić?

Jeśli chodzi o pierwsze pytanie, to odpowiedź może być tylko pozytywna, bowiem tylko przez standaryzację i seryjną produkcję dojść będziemy mogli do posiadania jachtów istotnie tanich, o co wszak winno nam przede wszystkim chodzić tak ze względu na nasze dążenia do umasowienia żeglarstwa, jak i nasze wyjątkowe ubóstwo.

Na drugie pytanie nie można, rzecz oczywista, odpowiadać bez uprzedniego sformułowania wytycznych, którymi należy się kierować.

Wydaje się rzeczą bezsporną, że naczelnymi kryteriami stać się muszą taniość konstrukcji oraz to, żeby dostosowaną raczej była do potrzeb turystycznych, niż regatowych.

Poza tym ważną jest rzeczą uwzględnienie kraju, od którego dany typ łodzi będziemy chcieli zapożyczyć. Jasnym jest bowiem, że w pewnych wypadkach może to pociągnąć za sobą sportowo-żeglarskie zbliżenie z danym krajem i dalsze zdopingowanie rozwoju żeglarstwa, a w innych moment ten nie zaistnieje.

Jeśli np. wybór padnie na łódź, pochodzącą z kraju, do współżycia z którym nie ma naturalnych warunków, lub istnieją znaki zapytania co do trwałości dobrych sąsiedzkich stosunków, to jasnym jest, że łódź taka nie zdoła odegrać roli czynnika zbliżenia.

Osobiście jestem zdania, iż poszukiwania nasze biec muszą nade wszystko do krajów Skandynawskich. **(J.)**

P. K. Chorowiecki — Toruń. Oczywista jest rzecz, że dobra metoda szkolenia żeglarskiego ogromnie **przyśpiesza** naukę żeglarstwa morskiego. Ma Pan najzupełniejszą rację twierdząc, że w naszych warunkach musimy się **szybko** uczyć żeglarstwa, zatym musimy opracować taką metodę — przystosowaną do naszych warunków. Zgoda i na to — że u nas panuje pod tym względem — delikatnie mówiąc — „wielka dowolność"; jest to zrozumiały skutek ogólnej nieznajomości spraw żeglarskich. Aby udzielić dokładnych wskazówek na ten temat — trzebaby było napisać obszerny artykuł. Narazie musimy się ograniczyć do tych kilku wskazówek:

1) nauka wiosłowania na szalupach morskich (6-cio — 8-miowiosłowych);

2) nauka **zasad** żeglowania (nawietrzność, zawietrzność i t. p.) na szalupie żaglowej;

3) nauka dokładnego manewrowania niewielkim kilowym jachtem żaglowym (½—1½ tony);

4) nauka dokładnego manewrowania bezkilową (dryfującą) jednostką żaglową (np. szalupą ratunkowa pod żaglami);

5) nauka obsługiwania dwumasztowego jachtu (10 — 20 ton) w charakterze członka załogi;

6) nauka kierowania dwumasztowym jachtem (manewrowanie — jako kapitan jachtu);

7) nauka nawigacji praktycznej, robót marynarskich, organizacji życia i służby na statku, nauka operowania w manewrach większym zespołem ludzi, nauka posługiwania się przekładniami siły (windy, kluby, kabestany) — na b. dużym jachcie lub statku żaglowym o osprzęcie zbliżonym do osprzętu jachtów;

8) praktyka żeglarska w dalszych podróżach morskich;

9) praktyka na stanowisku zastępcy kapitana jachtu w podróżach zagranicznych.

K.

Na widnokręgu

Nowy statek szkolny w Norwegii. Stocznia Framnaes spuściła na wodę nowy statek szkolny „Christian Radick", który ma zastąpić bryg Staatsraad Eriksen. Nowy statek, który ochrzczono imieniem głównego fundatora (ofiarował 90.000 kr.), posiada ożaglowanie fregaty (1090 m² żagla), motor pomocniczy o sile 200 HP i może zabrać 100 uczniów. Statek ten kosztuje 600.000 kr. **(T.)**

Ciekawe pretensje. Podczas podróży z Anglii do New - Jorku zmarła na statku pasażerka pani Elisabeth Ahearn, licząca 86 lat. Pani A., osoba bardzo religijna, pozostawiła rodzinie spadek wielkiej wartości. Krewni zmarłej wystąpili z pretensją do linii okrętowej o odszkodowanie w wysokości 100.000 funt. szter., twierdząc, że p. A. została pochowana nie według zasad chrześcijańskich i sprzecznie ze swą ostatnią wolą. Należy zaznaczyć, że zwyczajem morskim kapitan zarządził pogrzeb morski w odległości 650 mil morskich od New-Jorku. **(T.)**

Bandera na jachtach angielskich. Nie wszystkim chyba wiadomo. że na jachtach angielskich spotkać można pięć rodzajów bander narodowych. Tak, np., członkowie Royal Yacht Squadron, klubu elity towarzyskiej, mają prawo wywieszać banderę marynarki wojennej (t. zw. White Ensign); oficerowie rezerwy marynarki wojennej używają bandery niebieskiej (Blue Ensign); pozostali żeglarze czerwonej, tak, jak marynarka handlowa, przyczem w dwu ostatnich wypadkach można na banderze umieszczać odznaki klubowe, choć nie jest to jednak konieczne. Bardzo dziwnie wobec powyższego zestawienia wygląda problem bandery na jachtach polskich. **(T.)**

Ucz się pływać! Baldor von Schirach, wódz młodzieży w Niemczech jest zdania, że każdy Niemiec, czy Niemka musi umieć pływać. W odezwie swej do młodzieży i wszystkich ośrodków wychowania fizycznego twierdzi, że każdy strumyk, czy staw wykorzystać można jako pływalnie. Z kadr młodych ludzi, którzy kunszt pływania poznali w klubach i związkach sportowych proponuje p. Schirach stworzyć fachowych instruktorów dla wsi. **(T.)**

Dookoła Gotlandu. Nawiązując do artykułu z poprzedniego numeru „Sport żeglarski w Szwecji" możemy teraz coś więcej o tych zawodach napisać. Otóż otwarcie zawodów, powitanie gości, wspólny obiad i t. d. wyznaczono na 6 lipca w Visby. Następnego dnia o godz. 7 start wzdłuż trasy: Visby — północny cypel Öland — na południe i wschód od Gotland i

Faro — na wschód, północ i zachód od Gotska Sandön. Trasa wynosi 270 mil morskich. Poza nagrodą przechodnią „Pucharem Bałtyku", wyznaczył król szwedzki nagrodę honorową t. zw. „Kungens Kanna" dla jachtów startujących w grupie bermudzkiej, a koło miłośników jachtingu z wyspy Gotland ufundowało przechodnią nagrodę dla grupy „K. R.". Rozdanie nagród odbędzie się po zakończeniu regat w Visby. (T.)

Motorówki na wojnie. W początkach marca jakaś bliżej nieznana firma zwróciła się do wielu stoczni angielskich z zapytaniem, czy mogą w ciągu 8-iu dni dostarczyć dowolną liczbę motorówek nowych względnie używanych o szybkości nie mniejszej niż 27 węzłów. W Anglii przeważa opinia, że zamówienia te robi przez swoich pośredników jedna ze stron wojujących w Hiszpanii. (T.)

Mistrzostwa w żeglarstwie lodowym w Rydze. Wyznaczone na dzień 2 marca regaty zimowe o mistrzostwo Europy (patrz poprzedni Nr. „Szkwału"), przesunięto najpierw na wniosek klubów estońskich na dzień 7 marca, a następnie z powodu wielkich opadów śnieżnych odroczono do dn. 16 marca b. r.

W czasie od 14 do 18 lutego odbyły się mistrzostwa niemieckie w Angeburgu.

Prasa niemiecka liczyła się poważnie z udziałem polskich bojerów, okazało się jednak, że ze strony polskiej nikt na zawody te nie wyjeżdżał. (T.)

Pomost jachtowy w porcie Wielka - Wieś. W roku bieżącym ma być budowany specjalny pomost jachtowy w porcie Wielka-Wieś. Pomost ma służyć wyłącznie celom jachtingu. Ma to zapewne ścisły związek z projektami tworzenia również i w Wielkiej - Wsi ośrodków morskiego szkolenia żeglarskiego.

Gdyby nastąpiło zrealizowanie tego projektu łącznie z projektem przebagrowania kanału: Gdynia—Wielka - Wieś — niezmiernie ułatwiłoby to turystykę w zachodnim kierunku Bałtyku. Ci, co mają czas — przeprowadziliby jacht we 2—3 osoby z Gdyni do Wielkiej - Wsi, a wszyscy „letnicy" wyładowaliby się z pociągu warszawskiego na stacji Wielka-Wieś — i w ciągu dwóch dni możnaby zrobić skok na Bornholm, a w ciągu 5—6 dni — to już cała wycieczka tam i z powrotem (do Wielkiej - Wsi). Ci, co rozporządzaliby większą ilością czasu — doprowadziliby jacht kanałem do Gdyni. K.

„Pavillon du Yachting". Na tegorocznej międzynarodowej wystawie w Paryżu reprezentowany będzie również sport wodny. Poza tym projektuje się gwiaździsty spływ motorówek, co w kołach sportowych Anglii, Belgii i Holandii spotkało się z dużym entuzjazmem. (T.)

Wskrzeszenie Związku „Seefahrt". Prasa niemiecka z radością i entuzjazmem wita powołanie do życia nieistniejącego już od roku 1933 związku sportowego „Seefahrt".

Nie od rzeczy będzie o tym zasłużonym związku kilka słów powiedzieć. Otóż „Seefahrt" założony został w r. 1903 przez koła kupieckie i armatorów w Hamburgu. Nie był to jednak w całym słowa tego znaczeniu związek sportowy. Jak wiemy, rozkwit niemieckiej marynarki handlowej przypada właśnie na przełom dziewiętnastego i dwudziestego stulecia. W szybkim tempie wzrastająca marynarka nie może nadążyć szkolić oficerów i tu przychodzi jej z wydatną pomocą „Seefahrt". Na pierwszym od Anglików kupionym szkunerze „Rainbow", przechrzczonym na „Hamburg", pływa i kształci się 30 młodych ludzi.

W r. 1912 kupuje związek drugi szkuner w Ameryce, nazywając go „Hamburg II". Na zawodach z cesarskimi jachtami „Meteor" i „Germania" odnosi „Hamburg II" szereg pięknych zwycięstw. Wojna światowa położyła kres wspaniałym projektom na przyszłość. Dopiero w roku 1921 udało się zreorganizować „Seefahrt" i nabyć jacht „Hamburg III", a w roku następnym taki sam jacht „Hamburg IV" (40 m²).

Pierwszy z nowonabytych jachtów zdobywa 28 nagród na 31 startów, drugi zasłynął jako najlepszy niemiecki jacht, zdobywając 37 nagród. Kryzys gospodarczy nie tylko powstrzymał dalszy rozwój związku, ale doprowadził nawet w roku 1930 do zupełnej likwidacji. Powołany do życia po 4 latach bezczynności, związek zakupuje narazie dwa jachty i wierny tradycjom zamierza krzewić „królewski sport" wszerz, zaprawiając i kształcąc w sztuce żeglarskiej hufce młodzieży, wpajając jej zamiłowanie do morza i wskazując na realne korzyści, jakie z morza osiągnąć można.

Przykład doprawdy godny naśladowania. (T.)

5-m-R triumfuje w Szwecji. Nie dawniej, jak 4 miesiące temu było w Szwecji jachtów tego typu 3, dziś już pisma sportowe notują 31, przy czym tendencja ustawicznie wzrasta. Należy się również liczyć z poważniejszymi zamówieniami z Danii, gdzie typ ten spotka‹ się z wielkim uznaniem kół miarodajnych. Według najnowszych kalkulacji 5-m-R ma kosztować 3000 kr. szwedzkich. W przeciwieństwie do Szwecji i Danii w Norwegii daje się zauważyć przewaga typu 6-m-R.

Prócz tego dużo się mówi i dyskutuje w Norwegii o nowym monotypie konstrukcji Björne Ass'a. Długość nowego jachtu wynosi 9,80 m (na linii wodnej 6,83 m), szerokość — 1,98 m, przy zanurzeniu 1,63 m.

Amerykanie zamówili 25 jednostek tego typu. T.)

Muzeum morskie przy Szkole Morskiej. Z inicjatywy inspektora Szkoły Morskiej w Gdyni — kpt. Stanisława Koski — w gmachu Szkoły wznowione zostało małe Muzeum Morskie, założone przez kmdr. G. Kańskiego. Muzeum obecnie głównie zbiera materiały dotyczące samej szkoły, b. statku szkolnego „Lwów", wychowanków szkoły i ich prac i t. p. Pomimo zdawałoby się tak względnie niedawnego czasu powstania szkoły (względnie — bo już obchodziła szkoła piętnastolecie) — wiele materiałów jest już bardzo trudno odszukać. Pochwały godną jest inicjatywa kpt. S. Koski, bo każdy dalszy rok zacierałby nieuchronnie pamiątki pierwszych lat pracy tej almae mater wiedzy morskiej w Polsce. K.

U. S. Navy kupuje „Vamarie". Bezwzględnie najszybszym jachtem w zawodach atlantyckich w r. 1935 była „Vamarie", własność b. oficera carskiej floty Makarowa. Amerykanie poznali się na zaletach „Vamarie", której tekielunek był przez długi czas przedmiotem dyskusji fachowców i kupili ją dla wyszkolenia kadetów marynarki wojennej. (T.)

Nowe przepisy dla motorówek w zawodach o amer. Gold - Cup. W związku z ostatnią wystawą motorówek w New-Jorku odbyło się posiedzenie klubów, na którym dotychczasowy regulamin uległ poważnej zmianie. Zmiany wprowadzono dlatego, aby cudzoziemcom uprzystępnić wzięcie udziału w zawodach na 12-litrowych motorówkach. Odpowiednio do tego wprowadzono jednego sternika na dotychczasowo uznanych amerykańskich motorówkach za odpowiadające przepisom Gold - Cup'u. Jako wyrównanie muszą zabrać stały 70 kg balast. Najbliższe zawody odbędą się 4 września b. r. Przewidywany jest udział włoskich asów hr. Rossi'ego i Cattanco, oraz Francuzów Vasseur'a i Emila Piquerez'a. (T.)

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY **Wydawca: LIGI MORSKA I KOLONIALNA**

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto PKO 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17